

TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = Domanda del deputato Mancini dell'urgenza di una petizione della società nazionale di mutuo soccorso e di emancipazione di Napoli. = Risultamento di ballottaggio per tre Commissioni. = Presentazione della relazione sull'Economato generale del 1872. = È approvato senza discussione il disegno di legge per l'adattamento di un locale in Roma ed impianto della scuola di applicazione degl'ingegneri. = Approvazione degli articoli del disegno di legge per la proibizione di fanciulli in professioni girovaghe — Reclami del deputato Varè sull'articolo 14 soppresso e dichiarazioni del ministro guardasigilli. = Seguito della discussione del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici pel 1874 — Considerazioni e domande diverse dei deputati Sulis, Lazzaro e Tamaio — Risposte del ministro pei lavori pubblici ai vari oratori sulle loro istanze diverse per lavori in diverse località — Repliche dei deputati Fara, Tamaio e del ministro — Istanza del deputato Asproni — Chiusura della discussione generale — Sul capitolo 6, relativo alla manutenzione e riparazione di strade, parlano i deputati Serafini, La Porta, Borruso, Umata, Asproni, Ghinosi per lavori da eseguirsi — Spiegazioni diverse del ministro e dei deputati Lacava, relatore, e Cadolini — Considerazioni ed eccitamenti del deputato Ghinosi sul capitolo 10, Manutenzione e riparazioni di opere idrauliche — Risposta del ministro — Sono approvati i capitoli fino al 10. = Presentazione della relazione sullo schema di legge per la leva marittima del 1874 sopra i nati del 1853.

La seduta è aperta alle 2 e 20 minuti.

PISSAVINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

MASSARI, segretario, legge il sunto delle seguenti petizioni:

809. Il Consiglio comunale di Monterchi, provincia di Arezzo, raccomanda al Parlamento una petizione di allevatori dei bachi da seta per essere esonerati dal pagamento della tassa di ricchezza mobile imposta quest'anno sul reddito del seme serico.

810. Il Consiglio di amministrazione della Banca Agricola Nazionale di Firenze si rivolge alla Camera per ottenere che nel progetto di legge sulla circolazione cartacea sia fatta al Buono agrario, legalmente emesso a forma della legge 21 giugno 1869, una posizione tale che possa sostenersi di fronte al privilegio concesso ai biglietti delle altre Banche autorizzate all'emissione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Puccioni ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

PUCCIONI. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza le due petizioni delle quali l'onorevole Massari ha presentato testè il sunto.

Colla prima delle medesime il municipio di Monterchi chiede che sieno presi dei provvedimenti rispetto alla tassa sulla ricchezza mobile, per quanto concerne la industria dell'allevamento dei bachi da seta.

Colla seconda petizione il conte Serristori, già nostro collega, presidente del Consiglio d'amministrazione della Banca Nazionale Agricola di Firenze, domanda che sieno presi dei provvedimenti nell'occasione della discussione del disegno di legge relativo alla circolazione cartacea, per porre i Buoni agrari in condizioni tali da soddisfare ai servizi per i quali furono, dalla legge del 21 giugno 1869, istituiti.

Raccomando caldamente all'attenzione della Camera questa petizione, perchè la Banca Agricola di Firenze non è istituito sorto per sentimento di speculazione, ma è un istituto retto da uomini rispettabilissimi che mirano a giovare all'agricoltura, e che hanno, con quella Banca, reso già utili servizi al paese.

Chiedo finalmente che le due petizioni sieno ri-

spettivamente inviate, la prima alla Commissione che esaminerà i provvedimenti finanziari, la seconda alla Commissione che riferirà sullo schema di legge per la circolazione cartacea.

(Queste due domande sono ammesse.)

MANCINI. Io chiedo alla Camera che voglia compiacersi di dichiarare d'urgenza una petizione da me presentata col numero 801. Essa è coperta di molte centinaia di firme di cittadini, che in Napoli da molti anni costituiscono una società nazionale di mutuo soccorso e di emancipazione del sacerdozio italiano, della quale è presidente il cav. Luigi Protta ecclesiastico di molta dottrina ed operosità, ed altamente benemerito del paese, e vice-presidente il dotto professore Felice Barilla, che già, in compagnia di Carlo Poerio e d'altri insigni patrioti, espìo per lunghi anni, tra le catene dei bagni, il delitto di avere amato la patria.

Questi eccellenti ecclesiastici e cittadini, insieme con gli egregi uomini da essi eletti a comporre il Consiglio direttivo di codesta società, domandano che la Camera voglia incitare il Governo acciò con mezzi legislativi ed amministrativi venga in aiuto e sollievo del basso clero, e soprattutto del clero liberale fedele ad un tempo ai propri doveri verso la patria e le leggi ed istituzioni dello Stato, egualmente che verso i veri e santi principii di religione, trovandosi esso oggi in Italia caduto in una condizione divenuta intollerabile.

I petenti accennano altresì a' noti fatti contemporanei de' conati eloquentissimi di varie popolazioni per rivendicare al popolo il diritto di eleggere i pastori, secondo le primitive leggi e tradizioni della Chiesa universale.

Quando l'onorevole Guerrieri-Gonzaga indirizzò al ministro guardasigilli un'interrogazione su questo importante argomento in occasione delle elezioni popolari de' parrochi di San Giovanni del Dosso e di Frassino, l'onorevole guardasigilli mi permetterà che schiettamente io gli dica di non avere potuto appagarmi delle risposte da lui date; ma il nostro regolamento vietando in occasione delle semplici interrogazioni che altri deputati diversi dall'interrogante prendano la parola, non si potè far luogo a veruna discussione sopra un argomento che per verità mi sembra assai grave e degno della più seria attenzione del Parlamento.

Ora questa petizione porgerà l'opportunità ad un largo studio ed esame di quistioni che interessano tutto il paese, e tutte le frazioni liberali di questa Camera, qualunque siano indistintamente i banchi sui quali seggono.

Io sono convinto che non solo legislativamente

sia aperta la via a provvedere, senza violazione dei principii dell'odierno diritto pubblico italiano e senza bisogno di mettere la mano sulle concessioni, tuttochè eccessive, fatte ultimamente al papato dalla legge delle garanzie, ma perchè anche in quella legge sono espressamente scritte alcune riserve di tutt' i provvedimenti legislativi che potranno occorrere per regolare definitivamente in Italia l'amministrazione, destinazione ed applicazione della proprietà ecclesiastica, sì che dovrà studiarli ed emanarsi, su tale materia estesissima, una legge ulteriore nel momento che si giudicherà più opportuno di accordo dal Parlamento e dal Governo.

Amministrativamente poi i petenti, che già avevano avuto dal Governo alcune delle tante chiese di Napoli appartenenti ai conventi soppressi ed al demanio, al servizio delle quali provvedevano, si dolgono di esserne stati privati da alcuni anni, allorchè mutò l'indirizzo governativo nei rapporti ai vescovi, ed il clero patriota e non aderente alla deplorata novità della *pontificia infallibilità* si vide fatto segno al sistematico abbandono del Governo.

Al certo anche in questo campo amministrativo io penso che vi è qualche cosa da fare, e soprattutto bisogna dissipare l'erronea opinione che taluni vanno diffondendo che sotto l'impero della legge delle garanzie il basso clero abbia perduto ogni possibilità di farsi rendere giustizia dalle oppressioni episcopali, che i tribunali civili abbiano in ciò veruna giurisdizione e che i buoni preti di fede liberale siano stati da quella legge ridotti schiavi, iloti e *parias* dei loro vescovi e superiori ecclesiastici.

Questo essendo un errore gravissimo, è necessario che su ciò l'opinione pubblica venga illuminata, e quindi sotto tutti i rapporti io chiedo ed affretto questa discussione utile ed importante.

Non vogliamo certamente, per occuparcene presto, ritardare quelle tra le leggi finanziarie che sono di notoria urgenza per interessi vitali dello Stato; ma, dichiarata l'urgenza di questa petizione, la Commissione delle petizioni interpreterà il nostro voto accelerando la sua relazione, e dopo le vacanze, potremmo benissimo addivenire a questa discussione, e non sarà una seduta perduta quella che potrà essere consacrata ad un argomento di tanta importanza.

Quanto fin da ora raccomanderò all'onorevole guardasigilli, che con piacere vedo presente, fino a che non giunga questa discussione alla Camera, si è di usare giustizia e protezione benevola, coi molti mezzi dei quali può disporre, a questa classe sofferente e modesta del buon clero liberale, il quale talvolta, anche al letto di morte di alcuni suoi

membri, deplorò pressioni abusive e falsificazioni criminose per strappare o fingere ritrattazioni liberticide dei moribondi.

Senza dilungarmi prematuramente, spero che vorrà la Camera accordare l'urgenza da me domandata su questa petizione, e dimostrare col suo assentimento che tutti sentiamo l'utilità ed il dovere di istituire un coscienzioso esame sui provvedimenti legislativi ed amministrativi che nella medesima si richiedono.

(L'urgenza è ammessa.)

PRESIDENTE. È accordato un congedo di 10 giorni all'onorevole Suardo per affari di famiglia.

Comunico alla Camera il risultato delle varie votazioni di ballottaggio per la nomina di alcuni commissari di vigilanza.

Nomina di tre commissari di vigilanza sulla Cassa dei depositi e prestiti:

Votanti	236
Mariotti ebbe voti	129
Berti Lodovico	126
Briganti-Bellini	121
De Luca Francesco, 82; Englen, 71; Brescia-Morra, 65. Schede bianche, 30.	

Avendo raggiunto il maggior numero di voti gli onorevoli Mariotti, Berti Lodovico e Briganti-Bellini, li proclamo membri della suddetta Commissione.

Commissione di vigilanza pel Fondo pel culto:

Votanti	234
Boncompagni voti	118
Nelli	78
Schede bianche	38

Rimane eletto l'onorevole Boncompagni, avendo raggiunto il maggior numero di voti.

Commissione di vigilanza sull'amministrazione della Cassa militare:

Votanti	237
Bosi voti	111
Nunziante	28
Schede bianche	48

L'onorevole Bosi, avendo raggiunto il maggior numero di voti, è proclamato membro della predetta Commissione.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

FINALI, ministro per l'agricoltura e commercio.

Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sull'amministrazione dell'Economato generale per l'anno 1872, in conformità delle prescrizioni del decreto reale del febbraio 1870. (V. Stampato n° 72)

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

(A mezza voce) Sarebbe ormai tempo, onorevole ministro, che il Governo cessasse dal far stampare le sue relazioni a spese della Camera.

Ha la parola l'onorevole Pissavini.

PISSAVINI. Nella tornata di ieri l'onorevole Nicotera ha proposto e la Camera ha approvato che fosse ripreso allo stato di relazione l'importante progetto di legge che si riferisce al concorso dello Stato nella costruzione di strade provinciali in quelle località che maggiormente difettano di viabilità.

Di questa Commissione faceva parte l'onorevole Spaventa, assunto a ministro dei lavori pubblici.

Per completare questa Commissione io pregherei la Camera a dare facoltà all'onorevole nostro presidente di supplire a questa vacanza nominando un altro membro.

PRESIDENTE. L'onorevole Pissavini rammenta che nella seduta di ieri fu dall'onorevole ministro dei lavori pubblici ripresentato il progetto di legge intorno al completamento del sistema delle strade provinciali, e quel progetto, dietro proposta dell'onorevole Nicotera, fu rinviato alla Commissione a cui era già stato precedentemente commesso; ed osserva che di quella Commissione faceva parte l'onorevole Spaventa, stato nominato ministro dei lavori pubblici; quindi egli chiede che sia demandato al presidente di completare la Commissione colla nomina di un membro in surrogazione dell'onorevole Spaventa.

Se non vi sono osservazioni, accetto il mandato che la Camera mi vuol dare e mi riservo di nominare il membro mancante.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALL'IMPIANTO IN ROMA DELLA SCUOLA D'APPLICAZIONE DEGLI INGEGNERI.

(V. Stampato n° 45)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge portante la spesa per l'adattamento di locale in Roma ed impianto della scuola d'applicazione degli ingegneri.

La discussione generale è aperta su questo progetto di legge.

Nessuno chiedendo la parola, si passerà a quella dell'articolo unico, che è così concepito :

« *Articolo unico.* Sono stanziati in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero di pubblica istruzione lire cinquantamila *per adattamento di locale ed impianto della scuola di applicazione per gli ingegneri nel convento di San Pietro in Vinculis.* »

Se nessuno chiede di parlare, lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Si passerà allo squittinio segreto su questo disegno di legge in altra seduta da determinarsi.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA PROIBIZIONE DELL'IMPIEGO DI FANCIULLI IN PROFESSIONI GIROVAGHE.

(V. Stampato n° 55)

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la proibizione dell'impiego di fanciulli in professioni girovaghe.

La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo la parola, si passerà a quella degli articoli.

(Sono approvati gli articoli che seguono :)

« Art. 1. Chiunque affidi, o a qualsivoglia titolo consegna a nazionali o stranieri, individui dell'uno o dell'altro sesso, minori di anni diciotto, benchè propri figli od amministrati, e chiunque, nazionale o straniero, li riceva allo scopo d'impiegarli nel regno in qualunque modo e sotto qualunque denominazione nell'esercizio di professioni girovaghe, quali quelle di saltimbanchi, ciurmadori, ciarlatani, suonatori o cantanti ambulanti, saltatori di corda, indovini o spiegatori di sogni, espositori di animali, questuanti e simili, sarà punito col carcere da uno a tre mesi e colla multa da cinquantuna a duecentocinquanta lire.

« La sentenza di condanna porta di diritto per i tutori la rimozione dalla tutela. Il tribunale potrà pronunciare per i tutori la esclusione dagli uffici tutelari, e per i genitori la privazione dei diritti della patria potestà per quel tempo che sarà giudicato opportuno nell'interesse dei figli, ai sensi degli articoli 233 e 269 del Codice civile.

« Art. 2. Chiunque nel regno tiene presso di sè, nello esercizio delle professioni girovaghe indicate nell'articolo 1, individui minori di anni diciotto i quali non siano suoi figli, sarà punito col carcere da tre a sei mesi e colla multa da cento a cinquecento lire.

« Qualora il minore sia stato abbandonato, ovvero

per effetto di privazione di alimenti o di maltrattamenti o sevizie abbia sofferto grave pregiudizio nella salute od abbia dovuto sottrarsi a chi lo aveva con sè, la pena del carcere sarà da sei mesi ad un anno, semprechè il fatto non costituisca un reato più grave.

« Art. 3. Chiunque affidi o consegna nello Stato o conduca all'estero per affidare o consegnare a nazionali o stranieri individui minori di anni diciotto, benchè propri figli od amministrati, e chiunque, nazionale o straniero, riceva i detti individui per condurli, affidarli o consegnarli all'estero allo scopo d'impiegarli in qualunque modo e sotto qualunque denominazione nell'esercizio delle professioni girovaghe di cui nell'articolo 1, sarà punito col carcere da sei mesi ad un anno e colla multa da cento a cinquecento lire.

« Ai tutori e ai genitori colpevoli del reato preveduto in quest'articolo si applica la disposizione del capoverso dell'articolo 1.

« Art. 4. I nazionali che in estero Stato tengono presso di loro, nell'esercizio delle professioni girovaghe indicate nell'articolo 1, individui nazionali minori di anni diciotto, saranno puniti col carcere da uno a due anni e con la multa da cinquecento a mille lire.

« Qualora risulti dal procedimento che il minore sia stato abbandonato, o che, per effetto di privazione di alimenti o di maltrattamenti o sevizie, abbia sofferto grave pregiudizio nella salute, od abbia dovuto sottrarsi a chi lo aveva con sè, la pena del carcere potrà estendersi fino a tre anni, semprechè il fatto non costituisca un reato più grave.

« Art. 5. Chiunque, con violenza o con frode, rapisca o faccia rapire individui minori degli anni ventuno, ovvero con artifizii o seduzioni sottragga o faccia sottrarre individui minori di anni diciotto ai genitori, tutori o a chi ne ha la direzione e la cura, per impiegarli nel regno o all'estero nell'esercizio delle professioni girovaghe indicate nell'articolo 1, sarà punito, nel caso di violenza o di frode, con la reclusione da tre a cinque anni, se l'impiego deve avere luogo nel regno, e con la reclusione da cinque a sette anni se l'impiego deve aver luogo all'estero; e, in caso di artifizii o seduzioni, col carcere da uno a tre anni se l'impiego deve aver luogo nel regno, e col carcere da tre a cinque anni se l'impiego deve aver luogo all'estero.

« Con le stesse pene, applicate nel minimo della durata, sarà, secondo la diversità dei casi, punito chi nel regno o in estero Stato tiene presso di sè, nell'esercizio delle professioni girovaghe indicate nell'articolo 1, individui minori di anni diciotto,

stati rapiti con violenza o con frode, ovvero sottratti con artifizii e seduzioni.

« Art. 6. Qualora il minore rapito o sottratto sia stato abbandonato, ovvero, per effetto di privazione di alimenti o di maltrattamenti o sevizie, abbia sofferto grave pregiudizio nella salute, od abbia dovuto sottrarsi a chi lo aveva con sè, il colpevole sarà punito, nel caso di ratto eseguito con violenza o con frode, con la reclusione da cinque a sette anni se il fatto di abbandono o di maltrattamenti abbia avuto luogo nel regno, e con la reclusione da sette a dieci anni se abbia avuto luogo all'estero; e nel caso di sottrazione eseguita con artifizii o seduzioni, col carcere da tre a cinque anni se il fatto di abbandono o maltrattamenti abbia avuto luogo nel regno, e colla reclusione da tre a sette anni se abbia avuto luogo all'estero.

« Qualora il fatto costituisca per se stesso un reato maggiore, si applicherà la pena di questo, e non mai nel minimo del grado.

« Ove poi, prima di ogni procedimento od istanza, il colpevole rimetta volontariamente in libertà la persona rapita o sottratta, senza averla offesa e senza averne abusato, restituendola alla sua famiglia o alla casa ed alle persone a cui la rapì o sottrasse, o collocandola in luogo sicuro, la pena della reclusione discenderà a quella del carcere da uno a tre anni, e la pena del carcere sarà da uno a sei mesi.

« Art. 7. Saranno puniti colle pene stabilite dagli articoli precedenti non soltanto gli autori, dei reati in essi preveduti, ma ancora i complici dei medesimi.

« Art. 8. Qualunque atto di affidamento o consegna in qualunque forma compilato per uno degli scopi indicati negli articoli 1 e 3, fatto prima o dopo la pubblicazione della presente legge, è nullo e di nessun effetto, sebbene lo scopo sia stato celato o simulato in qualsiasi modo, ed anche per via di cessioni intermedie sì nel regno che all'estero.

« Art. 9. I genitori, i tutori e chiunque altro avesse affidato o consegnato individui minori di anni diciotto per impiegarli nell'esercizio di professioni girovaghe, dovranno, sotto pena di multa da cinquanta a cento lire, entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge, denunziare o notificare al sindaco del comune in cui hanno domicilio, od al rappresentante diplomatico o consolare del regno d'Italia, se si trovino all'estero, i loro figli o amministrati impiegati nel regno o all'estero nelle professioni menzionate nell'articolo 1.

« L'atto di notificazione o denuncia conterrà il nome, il cognome, l'età e il luogo di nascita dei minori e delle persone a cui furono consegnati e

presso cui si trovano, il luogo dell'attuale o dell'ultima loro dimora, la professione a cui furono impiegati e tutte le altre notizie che fossero necessarie per poterli rintracciare.

« Art. 10. Coloro che tengono presso di sè nel regno o all'estero individui nazionali minori di anni diciotto, impiegati nell'esercizio di professioni girovaghe, dovranno, sotto pena di multa da cento a cinquecento lire, entro quattro mesi dalla pubblicazione della presente legge, notificare o denunziare al sindaco del comune ove hanno domicilio o dimora, od al rappresentante diplomatico o consolare del regno d'Italia, se si trovano all'estero, gl'individui minori di anni diciotto che tengono impiegati nell'esercizio delle dette professioni girovaghe.

« Essi dovranno nello stesso tempo restituirli alle loro famiglie se si trovano nel regno, o farli, a loro spese, rimpatriare se si trovano all'estero; e, non potendo ciò direttamente adempiere, dovranno nel detto termine presentarli al sindaco od ai regi rappresentanti diplomatici o consolari, che provvederanno per la restituzione alla famiglia, o pel rimpatrio dei detti minori nei modi indicati nell'articolo 12.

« Art. 11. I sindaci ed i regi rappresentanti all'estero dovranno, entro mesi sei dalla pubblicazione di questa legge, compilare d'ufficio, secondo le notizie da loro raccolte, un elenco dei minori nazionali del rispettivo comune o consolato, che si trovano impiegati nel regno o all'estero nelle professioni girovaghe menzionate nell'articolo 1. Essi si varranno delle notificazioni o denunzie prescritte dagli articoli 9 e 10, e le completeranno in quanto occorre; raccoglieranno ed aggiungeranno tutte le altre notizie che potranno essere utili, sia per la restituzione alla propria famiglia o pel rimpatrio dei suddetti minori, sia per gli effetti penali della presente legge.

« Art. 12. L'elenco sarà trasmesso al ministro dell'interno, e contemporaneamente i sindaci ed i regi rappresentanti diplomatici e consolari provvederanno d'ufficio per la restituzione alla propria famiglia, o per il rimpatrio immediato, dei minori compresi nell'elenco medesimo.

« La spesa occorrente, se manchi ogni altro mezzo a pronta disposizione dei detti regi rappresentanti, verrà anticipata dallo Stato, salvo il rimborso a carico solidale dei genitori o tutori, detentori o padroni.

« Art. 13. Qualora i minori, di cui è parola negli articoli precedenti, non abbiano nè genitori, nè tutori, nè persona alcuna che possa prendere cura della loro persona e della loro educazione, saranno ricoverati in uno stabilimento pubblico di educa-

zione o di lavoro, finchè abbiano raggiunta la maggiore età od abbiano appreso un mestiere o una professione.

« Art. 14. L'azione penale per i fatti preveduti dalla presente legge si esercita d'ufficio dal pubblico Ministero ed anche in contumacia dell'imputato assente dal regno.

« Sono applicabili ai medesimi, in quanto la presente legge non abbia altrimenti disposto, il libro primo del Codice penale e le regole generali sulla competenza delle autorità giudiziarie.

« Potranno leggersi al dibattimento anche i verbali, rapporti, lettere ed altri documenti, benchè privati, provenienti dall'estero. »

L'onorevole Varè ha facoltà di parlare.

VARÈ. Quest'articolo 14 era, nel progetto approvato nella passata Sessione parlamentare, congiunto ad un altro articolo 15 che, secondo me, lo completava, e che venne respinto dal Senato del regno, e perciò non figura più in questo progetto di legge.

A proposito di questo, l'onorevole signor ministro nel presentare di nuovo alla Camera il progetto dice: « per considerazioni dello stesso genere il Senato ha soppresso l'articolo 15 che non esisteva nel primitivo progetto da esso votato, e che venne all'improvviso proposto, e quasi senza esame accettato nella pubblica discussione della legge nel seno di questa Assemblea. »

Con tutto il rispetto che ho per il Senato del regno e per l'onorevole guardasigilli, non posso accettare per la Camera dei deputati, questo rimprovero, di avere approvato un articolo proposto all'improvviso, e, in buoni termini, senza considerazione. Il fatto sta che quella proposta dell'articolo ora soppresso era stata fatta da me, in una delle tornate della Camera di quest'estate; non venne già accettata subito, ma l'onorevole guardasigilli d'allora propose che se ne rimandasse al giorno dopo la discussione; quindi, bene studiato l'argomento, l'onorevole guardasigilli d'allora accettò la mia proposta ed egli stesso la formolò.

Anche l'onorevole relatore della Commissione di adesso dà con termini cortesissimi, come tutto ciò che esce dalla sua penna, la taccia di *dottrine filosofiche e suscettibilità politiche* alle idee le quali ispirarono la mia proposta d'allora, fatta nell'unico scopo di rendere veramente efficace questa legge.

La proposta si riferiva a ciò: la legge attuale contempla reati che si commettono da regnicoli all'interno, reati che si commettono da regnicoli all'estero, reati che si commettono da esteri all'interno e reati che si commettono da esteri all'estero. Per quest'ultimo ordine di reati, io facevo osser-

vare come, avendo noi allo studio un progetto di legge di riforma del Codice penale, questo problema, del modo in cui si colpisca l'estero che a danno di un nazionale delinqua all'estero, è uno dei più gravi quesiti della scienza legale. Avvertii che bisognava studiare di non mettersi fin d'ora in contraddizione con tutto ciò che si farà allora per tutto quell'ordine di reati su cui spazia il Codice penale. E in quest'ordine d'idee osservai che la nostra legge, se non si ammette un provvedimento speciale, sarà efficacissima per tutto ciò che si commette all'interno, ma non sarà ugualmente efficace per spaventare coloro i quali all'estero comprano questa dolorosa merce che sono i nostri ragazzi. Non essendovi una legge a Londra o in America, la quale contempli questo reato, se noi saremo obbligati ad offrire lo straniero al suo Governo perchè lo punisca a termini delle sue leggi, avremo certamente una serie di casi in cui l'autorità estera risponderà: noi non abbiamo leggi per questo. Dunque lo straniero, che commette all'estero questo reato speciale contro i ragazzi nostri nazionali, potrà venir qui senza che noi abbiamo un'arma efficace per fargli subire quella pena che gli abbiamo inflitta fin da quando era assente.

Io voleva che di questo si tenesse conto. Invece, col progetto di legge, questi stranieri che commettono all'estero simili reati, non saranno puniti mai, perchè all'estero la legge non c'è, e noi siamo legati in questa materia dal Codice penale che oggi ci regge, salvo ciò che si stabilirà nel Codice futuro.

Il Senato ha tolto il provvedimento che allora fu discusso e seriamente discusso ed accettato dall'onorevole guardasigilli d'allora, cui la Camera acconsentiva.

Io non insisterò ulteriormente perchè non voglio compromettere la legge, la quale molto bene farà anche senza l'articolo che la renderebbe più efficace; ma mi premeva di prendere la parola per scolare me da questo, mi permetta l'onorevole guardasigilli di dire, ingiusto rimprovero, di aver proposto all'improvviso un provvedimento grave e di aver operato perchè passasse senza discussione.

La mia proposta fu fatta con tutte le cautele perchè venisse seriamente studiata; la Camera l'ha studiata e l'ha accettata dietro l'autorevole e motivato consiglio del guardasigilli d'allora.

VIGLIANI, *ministro di grazia e giustizia*. Sono infinitamente dolente che alcune espressioni inserite nella relazione ministeriale abbiano potuto suonare un rimprovero ed una ingiusta imputazione all'onorevole deputato Varè...

VARÈ. Ed alla Camera.

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Appena occorre che io dichiaro, che è stato molto lontano da me il pensiero di dir cosa che potesse giungere ingrata ed offensiva all'onorevole deputato e ancor più a questa rispettabilissima Assemblea.

Io vi dirò francamente come quelle parole sono state inserite nella relazione.

Io, non potendo per le mie occupazioni, fare personalmente la ricerca e l'esame dei dibattimenti parlamentari che ebbero luogo in quest'Assemblea su questo progetto di legge, ho incaricato una persona di fare questa verifica e di riferirmene il risultato. Mi fu detto che quella proposta era stata fatta ed accettata senza una vera e seria discussione, ciò che può accadere benissimo in qualunque Assemblea senza che ne risulti alcun motivo di censura; imperocchè voi sapete benissimo che non sempre un'Assemblea si trova in condizione di istituire una discussione accurata sopra questioni le quali pure la potrebbero meritare. Questo può accadere in tutte le Assemblee, ripeto, senza che se ne possa trarre verun argomento di giusto rimprovero o di censura alcuna. Occorrono certi momenti di stanchezza nelle Assemblee, e allora voi sapete come passano con maggiore facilità e minore attenzione certe questioni le quali, in momenti tranquilli e di riposo, darebbero forse luogo a viva discussione.

Con questa dichiarazione io spero di avere persuaso l'onorevole Varè che nelle espressioni da lui notate non vi è stata nessuna intenzione di recare offesa o far rimprovero a chicchessia.

Quanto poi alla questione di merito, mentre io volentieri accetto la dichiarazione che ha fatta l'onorevole Varè, di non voler cioè in questo momento suscitare una questione che è molto grave, mi permetto però di fargli osservare che non è nemmeno da ritenersi come ben dimostrato che la soppressione della disposizione contenuta in quell'articolo, che era stato inserito dalla Camera, possa portare gli effetti dannosi che egli mostra di temere. Come dimostrazione di principio, potrebbe forse ammettersi qualche utilità da quell'articolo che venne dal Senato soppresso; ma, come disposizione penale efficace, mi permetta l'onorevole Varè che gli dica francamente che non credo che tale possa mai essere; poichè, ancorchè voi dichiariate colpevole uno straniero che ha delinquito all'estero, in un paese dove la legge del luogo non contempla come reato il fatto da lui commesso, voi comprenderete che la vostra legge non potrà certamente ottenere dai nostri magistrati la sua esecuzione, salvochè il delinquente straniero abbia la infelice ispirazione di venire a incontrare una condanna penale nel nostro

Stato. Credo che accadrà molto difficilmente o non accadrà mai che quello straniero, che all'estero avrà ricevuto in consegna o fatto il traffico di un fanciullo italiano, sapendo che non potrebbe entrare in Italia senza essere sottoposto a un procedimento, si risolva a venirvi.

Noi non abbiamo certo desiderio che persone siffatte vengano a visitare il nostro paese, ma è cosa ben sicura che l'unico risultato che si potrebbe ricavare dalla disposizione soppressa sarebbe questo, di allontanare dall'Italia chi avesse offesa all'estero la nostra legge.

Io ho fatto questa semplice osservazione nel solo scopo di mantenere intatta la questione di principio: verrà poi il giorno in cui potrà essere largamente trattata la delicata e spinosa materia degli effetti della legge penale fuori dei confini dello Stato: per ora io penso che sarà un grande beneficio per ogni paese quando la Camera voglia accettare questa legge come le è presentata.

PRESIDENTE. Non essendovi proposta, l'articolo 14 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

« Art. 15. Le disposizioni della presente legge avranno effetto dalla sua pubblicazione. Quelle però degli articoli 2 e 4 avranno effetto dal termine dei quattro mesi concessi dall'articolo 10.

« Ciò non pertanto, se siano commessi fatti che erano già punibili secondo il Codice penale, le disposizioni di questo saranno applicate. »

(È approvato.)

Si procederà allo scrutinio segreto su questa legge nella seduta di domani in cui dovremo votare altre leggi.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1874.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul bilancio di prima previsione dei lavori pubblici per il 1874.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sulis.

SULIS. Nella discussione generale fu ieri ultimo oratore l'onorevole amico mio Fara, il quale parlò calorosamente riguardo alle opere pubbliche da farsi in Sardegna.

Debbo oggi continuare nello stesso argomento, ma per non varcare i giusti limiti della discussione generale, mi propongo di essere breve ma risoluto nelle mie osservazioni e nelle mie domande all'onorevole ministro.

La prima mia osservazione ha tratto alle variazioni ora introdotte nella compilazione dell'attuale bilancio, specialmente per quanto concerne l'escavazione dei porti. Abbiamo potuto vedere dalla relazione che, la cifra proposta dal Ministero consisteva in 1,700,000 lire, mentre la Commissione propone che questa cifra sia ridotta ad un milione, della quale somma la distribuzione è fatta coll'allegato numero 9. Ciò vedendo ho detto allora fra me e me: dove saranno andate quelle 700,000 lire? Ho cercato nel bilancio attuale e non le ho trovate. Ma, siccome ieri nell'aprirsi della seduta l'onorevole ministro pei lavori pubblici deponava sul banco della Presidenza un complesso di proposte di leggi, ho subito detto fra me e me: tra questi disegni di legge, di necessità deve contenersi la somma di lire 700,000 scomparsa dai bilanci. Oggi mi recai alla segreteria nostra per attingere luce su queste lire 700,000, specialmente circa ai lavori di escavazione di un porto dell'isola di Sardegna, del porto di Terranova. Ma seppi che la nuova legge era già spedita alla tipografia della Camera.

Gli ufficiali della nostra segreteria, nella ressa degli attuali lavori del Parlamento, non poterono fare un estratto regolare di ciascheduno di questi progetti di legge, dimodochè io non so ancora se una parte di quelle benedette 700 mila lire siano in qualcuno di quei progetti di legge ieri presentati dall'onorevole ministro, attribuite all'escavazione del porto di Terranova.

E qui l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ignora che nei bilanci anteriori si era posta una somma per iscavare non veramente il porto, ma un canale che dall'alto mare mette in comunicazione il porto di Terranova col mare stesso. È inutile che io venga qui ad indicare la differenza tra l'escavazione di un porto e l'escavazione di un canale il quale è destinato alla navigazione universale, e come quindi le spese per un tal canale non sieno da confondersi colle spese interne del porto. Ma per ora non discuterò la cosa.

Per ora quello che m'importa di sincerare si è, e lo chiedo alla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici cioè, se tra i progetti di legge ieri da lui presentati ve ne sia qualcuno che specialmente riguardi questa spesa del canale navigabile di Terranova. Ora l'onorevole ministro non ignora che rimangono da pagarsi per quest'opera del canale lire 40,000 fino dall'agosto ultimo scorso, e che altre 40,000 lire erano credute necessarie per compiere l'opera stessa, per modo che il canale imboccasse entro il porto.

Ciò detto, vengo a parlare del porto, senza

più occuparmi del canale che deve condurre al porto.

Nell'allegato n° 9 io vedo stanziare 20,000 lire per il porto di Terranova. A me per verità 20,000 lire sembrano poche. Io non capisco perchè il ministro si sia ristretto a questa somma di lire 20,000. È vero che egli avrà già degli studi iniziati su quest'opera interna. Anche su questo mi rimetto alla sua cortesia per gli analoghi schiarimenti.

Ora, signori, debbo venire ad una questione un poco intricata e debbo pregare l'indulgenza della Camera a permettermi alcuni brevi particolari, senza i quali io non potrei spiegare le mie idee e voi, o signori, non potreste capire la cosa di cui si tratta.

Esiste una legge del 27 luglio 1862, la quale fu di gran beneficio alla Sardegna, ed io colgo questa occasione per ringraziare di nuovo il Parlamento di questa legge. Essa stabiliva per la Sardegna una rete di strade nazionali suddividendole in due categorie, di prima e di seconda classe.

Nella categoria seconda si diceva che vi dovesse essere una strada nuova da Castelsardo all'incontro della strada di Ozieri a Terranova.

Fin dal 1863 vi fu divergenza sul modo di interpretare ed applicare la legge.

Vi ha in Sardegna il circondario di Gallura, parte molto estesa dell'isola stessa, il quale credeva che fosse giunto il buon momento per lui, e domandava che questa nuova strada compresa nella categoria 2^a della legge 27 luglio 1862, movendo da Castelsardo, si inoltrasse fino a Perfugas o Martis, dove incontrerebbe la strada già in costruzione per Tempio capoluogo. Di là si chiese che, in virtù di quella disposizione della legge che io vi lessi, la strada, movendo appunto dalla città di Tempio, dovesse continuare per le falde del Limbara e, venendo nella valle Curadori, raggiungesse il paese d'Oschiri, il quale paese, notate bene, era già destinato ed è mantenuto come stazione della strada ferrata. Quindi questa strada, giungendo da Tempio ad Oschiri, aveva subito il suo naturale sbocco sulla ferrovia che mette nel porto di Terranova.

Però tre comuni del circondario di Sassari vollero interpretare la cosa in altra maniera e dissero: questa strada deve partire bensì da Castelsardo, deve giungere bensì a Martis, ma allora deve salire per altra parte, deve toccare Chiaramonte, Ploaghe e di là fare capo ad Ozieri.

A meglio significare i diversi divisamenti delle parti contendenti, dirò i nomi delle due strade desiderate.

Dirò che la prima, quella, vale a dire, desiderata

dalla Gallura, si chiamava e s'intitolava e s'intitolava ancora la strada di Gallura; l'altra si chiama la strada di Anglona, antico feudo che comprendeva una parte delle contrade ove sono i tre comuni di cui vi discorsi. Come ben potete immaginare, nacque allora una grossa disputa, ed ogni cosa fu deferita al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Voci. Più forte!

PRESIDENTE. Prego l'oratore di alzare un poco più la voce, perchè la Camera ed i signori ministri lo possano sentire.

SULIS. Io diceva adunque che nacque una grossa disputa sul modo d'interpretazione di quest'articolo di legge. La cosa fu deferita al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale si pronunciò a favore della strada di Gallura. Essendosi il Consiglio superiore pronunciato così, non è a dire le grandi allegrezze che si fecero in tutto il circondario. Io credo che a Tempio si sia persino cantato un *Te Deum*.

Però le cose poi mutarono; lo stesso Consiglio superiore mutò d'avviso, e, cancellando la prima sua deliberazione, dichiarò che la strada doveva essere l'altra detta di Anglona. Allora in quei quattro comuni si cantò anche il *Te Deum*. La conclusione fu due *Te Deum* ed una sola strada. (*ilarità*) E questa sola strada contentò cinque a sei mila borghigiani, chè tanti sono gli abitanti di quei paeselli or ora da me enunciati, mentre sconfortò venti e più mila cittadini, chè tanti se ne annoverano nel circondario di Gallura.

Fatto così, presso a poco, confusamente, il racconto del fatto, veniamo a cercarne i rimedi; perchè sarebbe una smaccata ingiustizia privare un circondario così grande nella sua estensione di comunicazioni dirette colla parte meridionale e centrale dell'isola; strada che, raggiungendo Oschiri alla stazione ferroviaria, aprir deve alla Gallura l'accesso pronto alla rete ferroviaria sarda.

Stabilita dunque la necessità di un rimedio, studiamo il come abbia a togliersi lo sconcio avvenuto.

Io trovo un mezzo pronto ed energico e un altro meno energico, ma pur di qualche giovamento.

Comincerò dal suggerire il mezzo energico.

Appunto nella tornata di ieri si fece la mozione, e fu accettata, che la Commissione, incaricata dello studio della legge per le strade provinciali con sussidio governativo, fosse riconfermata nell'ufficio. Or bene, io so che il Consiglio provinciale di Sassari, nel suo elenco, suggeriva appunto questa strada di Curradori, tanta e sì generale era ed è la persuasione della sua necessità. Però, se so questo, io non

so quali siano le idee del ministro sul concetto di questa legge e sopra i suoi particolari. Quindi, se l'onorevole ministro mi assicura che accetta il concetto del suo predecessore sulla costruzione di queste strade provinciali; se egli mi dà speranza che patrocinerà anche questo voto del Consiglio provinciale per la strada di Curradori, ogni mio lamento cesserà, anzi i lamenti si muteranno in ringraziamenti.

Vi ha, come dissi, un altro modo di provvedere, ed è o con una legge speciale, oppure, siccome si tratta di una strada che al più al più si può estendere per 30 chilometri, ed il cui profilo è presso il Ministero dei lavori pubblici, si potrebbe anche, nei limiti consentiti dalla legge di contabilità, cominciare, non ora, chè non pretendo tanto, poichè voglio lasciar tempo al ministro di studiar meglio la cosa, ma al bilancio definitivo ad introdurre una somma per quest'oggetto.

Signori, queste sono le mie osservazioni, ed a ciò si restringono le mie domande. Credo però di far notare che, specialmente in occasione del bilancio dei lavori pubblici, le due grandi isole del Mediterraneo, Sicilia e Sardegna, si associano in una comune domanda, che si risolve in questo: vi chiediamo porti, vi chiediamo strade. E veramente e strade e porti sono la condizione assoluta della loro esistenza. La natura divide questi paesi con un ostacolo dal continente italiano, col mare, e forse in ciò fu matrigna, ma la civiltà, la carità di patria vinse quest'ostacolo e restrinse anzi i vincoli dell'unità nazionale dell'Italia nostra.

Or bene, il Governo provveda ai legittimi interessi delle due grandi isole, ed avrà compiuto ogni suo dovere, il quale si risolve in questo: studiare tutti i mezzi possibili per rendere felice e grande la nazione nostra, e fare in modo che in un prossimo avvenire le memorie storiche di gloria e di potenza si avverino di nuovo nel nostro paese.

Come vedete, o signori, in queste mie conclusioni cesso dal fastidioso incarico di parlarvi di municipalismo, e trasporto il mio concetto alle idee universali, che credo siano anche nell'animo dell'onorevole ministro, ed aspetto con molta fiducia da lui una risposta favorevole alle mie domande.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. L'onorevole Mascilli ieri ha toccato largamente una questione che io direi di principio, ed una di fatto.

Io non entrerò nell'argomento da lui toccato ieri poichè, nelle condizioni attuali della Camera, sarebbe, secondo me, inopportuno, riuscendo ad una

discussione che sarebbe, per lo meno, accademica; epperò neanche entrerei nelle stesse particolarità da lui toccate intorno alla linea Termoli-Campobasso-Benevento.

Intendo di richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sopra un fatto, il quale implica la responsabilità dell'uno e, nel tempo stesso, il decoro dell'altra.

Io prego il ministro di fare una esplicita e netta dichiarazione intorno a questo vitale argomento.

La Camera ricorderà benissimo che nel 1865 votò una legge per la quale la linea Termoli-Campobasso-Benevento doveva essere eseguita a tutto l'anno 1870. Ricorderà egualmente che nel 1870 si riformò la legge, ed i termini furono prorogati alla fine del 1874; il che vuol dire che la prima legge rimase inesequuta.

Ora siamo pressochè al 1874 e, a quanto pare, la legge non solo non potrà essere eseguita, ma non potrà nemmeno avere un principio d'esecuzione.

Io non voglio entrare nell'altra questione sollevata dall'onorevole Mascilli, cioè se la società delle Meridionali possa o no, secondo le condizioni finanziarie, eseguire presto o tardi questa legge. Davanti alla Camera non c'è nè la società delle Meridionali nè altra, davanti ad essa Camera non c'è che un Governo obbligato di far rispettare le decisioni della Camera. Ora sta in fatto che queste decisioni non sono state rispettate.

È possibile che gravi ragioni abbiano condotto ad uno stato di cose così dispiacevole; ma ripeto che ormai è giunto il tempo che la Camera ed il paese (e pel paese non intendo parlare solamente di quella rispettabile provincia) sappiano se la linea Termoli-Campobasso sarà una realtà, o continuerà ad essere, come dolorosamente lo è stata finora, una illusione. Quindi io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a togliere ogni equivoco di mezzo, affinché le popolazioni sappiano una volta per sempre se debbono continuare a sperare invano, come hanno fatto già per otto anni, o se, deposta ogni qualsiasi speranza, debbano pensare diversamente ai casi loro. La continuazione dello *statu quo*, cioè le continue assicurazioni da parte del Governo ed i continui fatti che non vi rispondono punto, costituisce una posizione equivoca la quale nuoce al credito del Governo, all'autorità della Camera e al prestigio delle istituzioni. Quindi ora io mi limito a fare la suddetta domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli, che è conosciuto come uomo di fibra e di volontà, crede che queste sue qualità gli bastino a fare eseguire veramente la legge? Se egli lo crede, ri-

tengo che la linea sarà costruita; ma, se egli, come io ritengo, non crede che questa legge possa eseguirsi nel tempo stabilito, lo dica apertamente, chiaramente, senza reticenze, perchè in questo caso, quando il ministro avrà dichiarato che, per circostanze indipendenti dalla volontà umana, la linea non si potrà fare, quelle popolazioni e la Camera avranno un disinganno di più, ma una illusione di meno, ed ho fiducia che in tal caso un provvedimento sarà preso che esaudisca sul serio i voti legittimi di quella nobile e patriottica provincia.

MASCILLI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non c'è fatto personale, onorevole Mascilli, la parola spetta all'onorevole Tamaio.

TAMAI. Da molti anni nel bilancio dei lavori pubblici sono notate delle somme per la città e provincia di Messina.

Spero non farà meraviglia a nessuno dei miei colleghi, nè mi si vorrà attribuire che io prenda la parola per tenermi a caro i miei elettori; ma, ben lungi da questo, il mio intendimento è che, siccome Messina fa parte integrante di questa nostra Italia, io mi trovo nella necessità di parlarne, ed un pochino anche a lungo, perchè, dopo nove o dieci anni dacchè noi abbiamo votato il bacino di carenaggio (1862), bacino che forse in molte parti d'Italia e nei luoghi marittimi in quel tempo destò un po' di gelosia per il gran beneficio che ne sarebbe ridonato a Messina, dopo dieci anni, dico, invece di avere un bacino, si ebbe la rovina quasi di quel municipio ed un pochino anche, per sequestri appostigli, di quella poco prospera provincia.

Mi spiegherò un po' meglio.

Delle sessantanove provincie del regno, una delle più disgraziate è certamente Messina; perchè noi non abbiamo avuto strade, ma abbiamo avuto promesse di molti ponti, i quali in gran parte o ancora non sono fatti o non finiti; abbiamo avuto la promessa di un bacino, torno a ripetere, il quale, dopo tanti anni e tanti esperimenti, ancora non è fatto.

Si credeva da molti che questo bacino sarebbe stato fonte benefica di guadagni, come a Livorno, a non meno di 100 o 200 famiglie, ma invece, come or ora ho detto, portò la rovina al nostro municipio, perchè lo obbligano a pagare 175,000 lire per le spese fatte dal Governo, senza che il bacino ci sia. Ma io domando al signor ministro o, per dir meglio, per suo mezzo alla passata amministrazione: come è mai possibile che Messina non abbia avuto ancor nulla a causa degli sbagli enormi dell'amministrazione istessa la quale incaricò della costruzione del bacino persone che, senza reticenza, sapevano

tanto far bacini come io posso sapere di sanscrito? Si fecero tanti esperimenti, con tanta insipienza, che fu ed ora è più difficile il rimediare al mal fatto. Sicchè dal 1866, epoca in cui doveva consegnarsi il bacino, siamo al 1873, compiendo inchieste, facendo rimostranze e obbligando a pagare municipio e provincia.

Nell'annò scorso tanto in quest'Aula, come in quella del Senato fu pregato il ministro perchè avesse disposto un'inchiesta. Io sono sicurissimo che il signor ministro diede gli ordini opportuni, ma io dubito che l'inchiesta non sia finita; perchè, anche quando il Governo vuol essere benefico a Messina, non gli riesce, perocchè in quel paese succedono delle cose inaudite.

Avvennero le alluvioni, come le ha avute la Lombardia: ebbene, dei danari raccolti da tutta Italia il Governo o per dir meglio, la Commissione, mandò 30,000 lire affinchè fossero distribuite a tutti quei disgraziati, che erano rimasti senza casa e senza mezzi di sussistenza. Ma lo crederebbe la Camera? Due mesi fa, questa somma non era stata ancora distribuita! Ora, sono cose strane davvero che, anche quando il Governo vuole far il bene in quell'angolo che si chiama Messina, trovi ostacolo.

E su quest'argomento dirò ancora qualche cosa di più.

Quando noi abbiamo qui votato gli 8 milioni per i danni recati dal Po, allora con molta ingenuità, così fu creduto ma non era, il nostro collega l'onorevole Greco-Cassia disse: ma di questi danari se ne darà anche una parte a 20 e più comuni che sono rovinati in Sicilia? La Camera allora rise della sua ingenuità; ma il fatto sta che la Sicilia non ebbe neppure un quattrino, e si disse che gli 8 milioni non bastavano neppure per la sola Lombardia.

Mi rincresce che, accennando così di volo e in generale tanti capi di rimostranza, sembri che vada battendo la campagna; ma fo così per non prender la parola più volte su speciali capitoli di strade, ponti, bacino, tariffe, ecc.

Sicuro che l'onorevole ministro non mancherà colla sua solita cortesia di dirmi qualche cosa di esatto su quello che riguarda il detto bacino, vengo adesso a ciò che riguarda l'escavazione del porto.

Ogni anno privatamente e pubblicamente ho raccomandato che in un certo punto che si chiama le *Pagliarelle* si facesse l'escavazione necessaria, perchè il porto di Messina nel centro è profondissimo, e nei lati in parte atterrato; cosicchè i bastimenti a stentò si possono ancorare all'intorno.

Mossi gli Dei a pietà, finalmente Messina vide comparire due cavafanghi, seguiti da molte piatte;

ma, scorsi appena otto giorni, cessò tutto, perchè finì il contratto dell'appaltatore col Governo, e non si scavò più nulla. Allora io ricorsi al presente signor ministro chiedendogli la ragione di tale sospensione di lavori, e mi rispose: non ci sono fondi. Allora io domandai: perchè l'onorevole Devincenzi con facilità mi promise e mi fece promettere, quello che è peggio, alla Camera di commercio ed al paese, assicurandomi che i denari c'erano, e poi da un momento all'altro sono spariti?

Ora io dico al ministro e alla Camera: è egli giusto, è egli onesto che, dopo tante promesse che ogni giorno si fanno, mentre noi ci riuniamo qui principalmente pel bilancio, quando si devono fare le cose non ci sieno più quattrini, e specialmente per certe date provincie? Quindi io mi auguro che il signor ministro avrà la bontà di spiegarmi questo fatto: come va che prima vi era 1,700,000 lire disponibili ed ora non vi è un quattrino? Io domando come avvenga questo, perchè noi abbiamo qui delle cifre, che molti credono che siano vere, e sarebbe nostro dovere credere come sul Vangelo, ma per lo più non sono vere: mi rincresce di doverlo dire, sono soltanto apparenti.

Mentre ho la parola, mi prenderò anche la libertà di pregare l'onorevole ministro di dirmi se vi ha speranza alcuna che si diminuisca la tariffa ferroviaria, perchè non solamente noi non abbiamo avuto dalle ferrovie quel beneficio che se ne sperava; ma dai provvedimenti finanziari, che si sono presentati, sembra che questa tariffa sarà ancora aumentata, perchè si propone un aumento sui trasporti a piccola velocità: cosicchè le ferrovie, invece di far il bene del paese, saranno cagione di danno.

Io quindi mi riassumo.

Bacino, niente, e nello stesso tempo il paese deve pagare lire 175,000, che spero non pagherà, perchè è cosa molto strana che si debba pagare l'inesperienza degli uomini incapaci. Allora non era in vigore la legge del 20 per cento fatta dalla Commissione finanziaria. Però, per queste lire 175,000 vi furono sequestri di rendite del comune, e si è sparso nel paese un malumore che non solo continua ma cresce, perchè si dice giustamente: noi dobbiamo pagare l'inesperienza altrui.

In secondo luogo domando: perchè, mentre e Catania, a Palermo ed in altre parti dell'isola l'amministrazione va così bene per ciò che riguarda i lavori pubblici, a Messina invece si è indietreggiato? Io questo non lo posso concepire, perchè gli uomini che stanno alla direzione sono, senza eccezione, persone oneste. Ma perchè questo succede?

In terzo luogo finalmente raccomando all'onore-

vole ministro di dirmi qualche cosa sulle tariffe ferroviarie.

Ho finito.

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, ella ha chiesto la parola, ma mi sembra che abbia già sufficientemente sviluppato le sue idee nel discorso di ieri.

MASCILLI. Non voglio dare che una semplice risposta.

Io ringrazio l'onorevole Lazzaro delle buone intenzioni che ha sulla linea Termoli, ma non posso accettare quello che egli diceva, cioè di voler sapere dall'onorevole ministro, se intende o no che si faccia quella linea, perchè così almeno le popolazioni si rassegnano.

Se l'onorevole Lazzaro intese di dire che vuol sentire quali sono le ragioni piuttosto che hanno sinora impedita la costruzione della linea per poter poi andare a qualche risoluzione da parte della Camera, allora io accetto la sua proposizione, ma se volesse concludere che la strada non si debba fare, noi ci dobbiamo persuadere, io credo, che non sia una proposizione troppo giusta; poichè non è certo nel potere del ministro di dire se si debba fare o non si debba fare.

PRESIDENTE. Onorevole Borruso, se intende parlare su qualche argomento che si riferisca a qualche capitolo, mi pare che potrebbe risersarsi.

BORRUSO. Siccome due onorevoli colleghi hanno attaccato questo argomento e forse il ministro sarà condotto a rispondere nella discussione generale, preferirei esporre ora le mie idee, perchè l'onorevole ministro, rispondendo agli onorevoli Sulis e Tamaio, possa rispondere anche a me.

PRESIDENTE. Ma siccome è spesa ordinaria e c'è il titolo speciale, sarà meglio che si riservi al capitolo.

BORRUSO. Se crede l'onorevole presidente che si guadagni tempo, allora mi riserverò.

SPAVENTA, ministro per i lavori pubblici. Al discorso lungo e molto accurato dell'onorevole Mascilli sopra la questione della ferrovia Termoli-Campobasso, e alle riflessioni che è venuto facendo oggi l'onorevole Lazzaro sopra lo stesso argomento, a me non occorre di replicare lungamente.

Le considerazioni che l'onorevole Mascilli ha fatto sulla storia di tale questione non mi toccano, nè mi costringono a variare menomamente l'intendimento che io mi propongo di seguire a questo riguardo. Dirò ora chiaramente quale sia questo intendimento.

L'onorevole Lazzaro ha ben ricordato che colla convenzione del 28 novembre 1864, approvata dalla

legge 14 maggio 1865 e poi colla legge 28 agosto 1870, fu fatta e confermata la concessione di questa ferrovia alla società delle Meridionali.

L'onorevole Lazzaro ha anche ricordato i termini prescritti dalla prima convenzione e poi prorogati dalla legge del 1870, entro i quali questa ferrovia doveva essere compiuta. Oggi siamo alla fine del 1873, ed essa non è neppure incominciata.

Ma quello che vi ha di peggio è che fino ad oggi non si può dire che esista alcun progetto definitivamente approvato di questa ferrovia.

Le ragioni che si adducono di così grande ritardo consistono in ciò, che le spese di costruzione sarebbero enormi, come quelle che ascenderebbero pressochè a 70 milioni. La lunghezza chilometrica di questa linea, secondo i vari progetti, sarebbe da 147 a 169 chilometri.

Ma vi è ancora di più: non solo non abbiamo progetti definitivamente approvati, ma quelli proposti non sono stati neanche riconosciuti conformi ai termini della legge e della convenzione. Una sola proposta vi è esibita da una Commissione d'ispettori del genio civile al principio dell'anno corrente, la quale concilierebbe le esigenze tecniche e finanziarie della costruzione di questa ferrovia cogli interessi legittimi della città di Campobasso. Però anche in questo progetto la linea si allontanerebbe da Campobasso non meno di 19 chilometri, e non vi si congiungerebbe se non mediante una diramazione. La città e la provincia di Campobasso, avendo avuto sentore di quest'ultima proposta, si fecero sollecite di commettere ad un ingegnere, giustamente encomiato ieri dall'onorevole Mascilli, nuovi studi per cercare di rimuovere l'inconveniente anzidetto.

Ho ragione di credere che l'onorevole mio predecessore non prese in proposito alcuna risoluzione, in aspettazione degli studi ai quali ho accennato. Intanto riconosco cogli onorevoli Lazzaro e Mascilli che bisogna prendere un partito.

E quale può essere questo partito? Secondo me noi non possiamo appigliarci che ad uno di questi due: o venire innanzi alla Camera invocando nuovi provvedimenti per soddisfare agli interessi legittimi della città di Campobasso, o eseguire senz'altro indugio la legge. E uno di questi è il partito che mi propongo di seguire. Non so se l'onorevole Mascilli ne resterà soddisfatto, ma appena gli studi che la Deputazione provinciale di Campobasso ha fatti eseguire saranno presentati, e se occorre anche prima, io o verrò innanzi alla Camera domandando, come ho detto, nuovi provvedimenti per conciliare la possibilità della costruzione di questa linea con le esi-

genze legittime della città di Campobasso, o imporrò alla società di eseguire, senz'altro indugio, la convenzione contratta col Governo.

Passo ora a rispondere all'onorevole Fara.

Egli mi fece parecchie domande. La prima riguarda il porto di Cagliari. L'onorevole Fara mi domandava se io sia disposto a includere nel progetto di legge, che ebbi ieri l'onore di presentare alla Camera, relativamente ad alcuni porti di terza classe, anche le opere necessarie per sistemare il porto di Cagliari.

La Camera deve sapere che il progetto da me presentato ieri intorno ad alcuni porti di terza classe, per diverse opere credute necessarie alla loro sistemazione, non riguarda che cinque porti minori per una spesa relativamente piccola che non oltrepassa le lire 1,204,200. Questi porti sono quelli di Molfetta, di Trapani, di San Remo, di Porto Maurizio e Senigallia.

I comuni interessati si sono offerti di anticipare le spese necessarie per la esecuzione delle opere che riguardano i loro porti. Il Ministero ha accettato questa offerta, e il progetto presentato ieri alla Camera non riguarda che questo argomento.

Ora, potrebbe il Governo accettare l'offerta che anche il comune di Cagliari facesse di eseguire le opere necessarie alla sistemazione di quel porto con danari anticipati dal comune? È questa la domanda che mi fece l'onorevole Fara.

Le opere necessarie al porto di Cagliari consistono in due moli, uno a levante della darsena, che, prolungandosi verso mezzogiorno, si piegherebbe poi verso ponente, e l'altro a ponente della Sanità, prolungandosi verso mezzogiorno: l'uno di circa 640 metri di lunghezza, l'altro di 300 metri. Le spese necessarie per queste opere si calcolano ad 1,800,000 lire e più.

Ma ciò non è tutto, perchè inoltre bisognerebbe escavarè il bacino, e questa escavazione è calcolata ad una spesa che supera le 600,000 lire. Così tutte le spese a farsi per il porto di Cagliari superano i due milioni e mezzo di lire.

Ora può il comune di Cagliari addossarsi un così grave carico, aspettando di rimborsarsene quando le finanze dello Stato siano in condizione di sopportare questo maggior onere?

A me non risulta che il comune abbia questa possibilità. Non ho trovato nel Ministero nessuna trattativa che accenni neanche all'intenzione sua di accollarsi tale anticipazione.

Ma, quando si consideri l'indole del progetto che ho presentato, il quale riguarda spese minime, perchè la sistemazione dei quattro porti che vi sono

contemplati non importa in tutto che 800,000 lire, l'onorevole Fara deve convenire con me che il voler introdurre in questo progetto le spese che possono riguardare il porto di Cagliari sia per lo meno inopportuno.

Siffatte spese furono contemplate dal mio predecessore insieme a quelle necessarie pei principali porti dello Stato, le quali tutte insieme ascenderebbero nientemeno che a 60 milioni di lire. Ora, nelle condizioni presenti in cui versano le nostre finanze, nè il Ministero anteriore ardì nè il presente ardirebbe di venire a fare alla Camera alcuna proposta di questa sorta.

FARA. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Fara mi domandava ancora quale fosse l'intendimento del Governo circa il collocamento di un cordone telegrafico sottomarino dal continente all'isola di Sardegna. A questo proposito gli posso fornire schiarimenti molto compiuti.

Quando io entrai al Ministero, non mancai di avvertire immediatamente il difetto di una comunicazione propria e diretta tra il continente italiano e la Sardegna. Il cordone attuale, di cui ci serviamo per comunicare con quell'isola, non è nostro; parte da un punto della nostra costa da Livorno per giungere a Bastia; ma è un cordone che appartiene alla Francia. Da Bastia i dispacci vanno sino allo Stretto di Bonifacio, passano lo Stretto in barca, e sono comunicati dall'ufficio telegrafico di Portotorres nell'interno dell'isola. Per questo servizio che il cordone francese presta ai nostri uffici per l'invio dei dispacci telegrafici in Sardegna, noi paghiamo alla Francia annualmente una somma che supera forse le 100,000 lire. Ora, chi consideri che la spesa di un cordone telegrafico tra il continente italiano e la Sardegna non può ascendere tutt'al più che a un milione di lire, intende come vi sia il tornaconto a stabilire un cordone telegrafico proprio tra il continente e la Sardegna; perchè il prodotto compenserebbe in gran parte, se non in tutto, la spesa che verrebbe fatta per la collocazione di esso. Ho detto che il prodotto compenserebbe in parte, se non in tutto la collocazione del cordone; perchè se non costa, come ho accennato, più di un milione di lire, bisogna però riflettere ai rischi che corre un cordone sottomarino.

Quanto alla durata di questi cordoni sottomarini, non è possibile determinar nulla.

Vi sono dei cordoni che durano anche da dieci a quindici anni, e ve ne sono di quelli che non durano neppure un anno intero.

Ora, avendo questo concetto della questione, io

mi affrettai di dare ordini alla direzione generale dei telegrafi, perchè procurasse di intavolare delle trattative colle case solite a costruire cordoni sottomarini, per vedere se intendevano accollarsi la collocazione di un cordone tra il continente italiano e la Sardegna, con questo patto cioè, che il prezzo del medesimo verrebbe da noi pagato a rate annuali, e possibilmente in una somma non superiore a quella che oggi corrispondiamo per diritto di transito per l'uso del cordone francese.

Questo partito mi pareva molto conveniente, perchè in tal guisa, da una parte non si veniva ad aggravare il nostro bilancio, dall'altra ne derivava il vantaggio di avere un cordone proprio colla Sardegna, il quale, oltre a poter funzionare più regolarmente per essere in comunicazione diretta con l'isola, ci avrebbe dato maggiore sicurezza di comunicazione che non abbiamo oggi, dovendo servirci di un cordone che non ci appartiene.

La direzione dei telegrafi si è adoperata, per quanto le fu possibile, per ottenere delle offerte da diverse case.

Essa si è indirizzata a quattro case delle più note in questo genere di affari: alla *Eastern company*, alla *Henley company*, alla casa *Erlanger* e ad altra di cui non ho qui il nome. Or bene, due di esse hanno risposto, ma negativamente; ed hanno ciò fatto, non perchè non accettassero le condizioni, ma dicendo che gli affari che hanno per le mani loro impedivano di occuparsi della collocazione di questo cordone italiano.

Perciò non potrei in modo positivo assicurare l'onorevole Fara che le trattative intavolate condurranno presto a un risultato, ma di una cosa posso accertarlo, ed è che io farò coltivare queste trattative; il concetto dal quale muovo, mi pare buono; bisogna trovare la via di recarlo ad effetto.

L'onorevole Fara mi fece un'altra domanda. Egli desiderava sapere da me se io avessi qualche contezza di una voce corsa circa le condizioni attuali della società delle ferrovie sarde.

L'onorevole Fara e la Camera mi permetteranno che in questo proposito io mi tenga in un riserbo, il quale deve parere giustificato agli occhi di ognuno. Quello che posso solamente dire si è che quando la voce a cui l'onorevole Fara ha fatto allusione è corsa nel paese, io non ho mancato di risalire alle fonti a cui potessi attingere la verità, e sono stato accertato che quelle voci erano molto esagerate, e che il pericolo che l'onorevole Fara temeva grandissimo per le condizioni della società delle ferrovie sarde, non esisteva.

La società anzi si è fatta a dichiarare che, qua-

lunque fosse la sorte che qualcuno dei suoi principali interessati potesse correre, la sua condizione era indipendente da questo, e che essa si riprometteva di poter adempire puntualmente agli obblighi che ha contratti col Governo.

Infine l'onorevole Fara mi chiedeva che cosa il Ministero intende fare per la bonificazione della Sardegna.

Qui posso rispondere poco o nulla. Quest'argomento non fu mai abbastanza studiato. Per quanto io abbia fatto ricerche a tale proposito, non mi risultò altro se non che nel 1861, se non isbaglio, fu dato all'ingegnere Noè l'incarico di procedere a studi sulle marenne toscane e sulle paludi sarde, ma egli fece un rapporto soltanto su quelle e non su queste.

Io conosco ancora un lavoro dell'ingegnere Bonino, il quale però è molto sommario e vago; insomma non avvi nessun studio positivo, nessun progetto concreto. Si sa che gli ettari di terra che abbisognano di bonificazione in Sardegna sommano nella provincia di Cagliari nientemeno che a 61,913, nella provincia di Sassari a 1968; i privati non si sentono la forza di intraprendere da sè lavori così grandi, speculatori non si offrono per impiegare i loro capitali; il Governo ha innanzi a sè una legge generale per le bonificazioni, ha delle leggi speciali che riguardano speciali contrade; ma con la legge generale il Governo non può prendere l'iniziativa nelle bonificazioni, e spetterebbe ai privati di provvedere ai loro particolari interessi.

Questo rilevante argomento preoccupò molto il mio predecessore, e facendo tesoro degli studi di una molto illustre Commissione che lungamente si occupò di questa materia, giunse a compilare un progetto il quale è dato già alle stampe, ed è stato diffuso a tutte le prefetture ed a tutti i comizi agrari ed a tutti gli altri corpi morali che sono interessati riguardo alle bonificazioni.

Io non posso dire in questo momento se io presenterò o no questo progetto di legge; molto dipende dalla maniera con cui sarà accolto da coloro i quali vi hanno maggior interesse. Io stesso non ho potuto fin qui farne un esame così attento da procurarmi un concetto di quello che il progetto valga e se convenga di sottoporlo alla Camera.

Queste erano le domande fattemi dall'onorevole Fara, e intorno a queste non avrei altro da aggiungere.

Vengo all'onorevole Sulis, e, rispondendo a lui sul punto delle scavazioni, risponderò, spero abbastanza chiaramente, anche all'onorevole Tamaio.

L'onorevole Sulis mi domanda come è, che men-

tre nel progetto di prima previsione, quale fu presentato dal mio predecessore, la spesa per la escavazione dei porti era calcolata a un milione e 700,000 lire, poi per una nota, o domanda del Ministero stesso, la Commissione del bilancio è stata indotta a ridurre questa spesa a un milione solo. L'onorevole Sulis, per rispondere da sè a questa domanda, ha detto di essere corso in segreteria per ricercare se nel progetto che io ho avuto l'onore di presentare ieri alla Camera intorno alle escavazioni straordinarie di alcuni porti, vi fossero compresi anche quelli di Sardegna pei quali egli non trovava, nella ripartizione del fondo di un milione allegata al bilancio, una quota sufficiente per i bisogni dei Sardi.

Egli, se non erro, ha detto che questa mane non ha potuto avere cognizione di quel progetto. Ebbene, io posso soddisfare a questa sua curiosità, e gli dico che in questo disegno di legge riguardante la spesa straordinaria di escavazione di alcuni porti del regno non è compreso nessun porto della Sardegna.

SULIS. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Questo schema non riguarda che tre porti soli: l'uno di Venezia, l'altro di Genova e il terzo di Livorno.

La spesa è calcolata in due milioni e 800,000 lire, ripartibili in parecchi anni. Questa spesa però non è nuova, essa risulta da impegni già assunti mediante regolari contratti stipulati non da me ma dalle amministrazioni precedenti.

L'onorevole Sulis però, invece di cercare di questo solo progetto avrebbe potuto rintracciarne un altro, riguardante l'escavazione dei porti, di una piccola spesa di 610,000 lire per escavazioni già fatte fino a questo mese, e non potute ancora pagare per mancanza di fondi.

Ora dunque vegga l'onorevole Sulis qual era la condizione in cui io mi trovava, per rispetto a questo argomento delle escavazioni, per essere detta previsione adottata di un milione e 700,000 lire per l'anno 1874.

Io aveva degli impegni già presi per contratti stipulati relativamente ad escavazioni straordinarie del 1874 per lire 1,450,000; aveva delle spese da pagare per escavazioni già fatte fino a tutto il 1873 per lire 640,000; vale a dire aveva impegni per lire 2,090,000 ed uno stanziamento in bilancio di lire 1,700,000.

Ma questo non è tutto.

Gli impegni assunti riguardavano unicamente tre porti, cioè quello di Venezia, quello di Genova e quello di Livorno; cosicchè tutti i porti della Si-

cilia e quelli del Tirreno come dell'Adriatico napoletano, compresa Ancona, rimanevano senza alcun fondo in bilancio, neppure per la loro ordinaria manutenzione.

In questo stato di cose io, facendo tesoro di una osservazione tante volte ripetuta dalla Commissione del bilancio, che per regolare questa materia delle escavazioni bisognava una volta per sempre venire ad una distinzione fra le escavazioni ordinarie e quelle straordinarie, mi risolsi di procedere alla separazione delle spese concernenti le une e le altre, e dissi: manteniamo nel bilancio ordinario le spese necessarie per le escavazioni ordinarie, trasportiamo nel bilancio straordinario la spesa che è necessaria per le escavazioni straordinarie. Ma per fare ciò in modo utile, bisognava liquidare anche il passato; e per questa liquidazione importa precisamente la spesa di lire 610,000, per la quale ho presentato uno speciale progetto di legge.

Cosicchè la condizione delle cose ora, per rispetto alle escavazioni, se la Camera adotterà i partiti che io propongo, è questa: per le escavazioni ordinarie abbiamo nel 1874 un fondo libero, ancora intatto, di un milione; per i contratti concernenti escavazioni straordinarie già stipulate, io ho chiesto alla Camera la somma necessaria per la loro esecuzione e per le spese maggiori incontrate e non ancora pagate, ho presentato anche uno speciale disegno di legge.

Ma l'onorevole Sulis dice: se i porti di Sardegna per escavazioni straordinarie non sono contemplati nel progetto concernente le straordinarie, rimarranno dunque senza escavazioni straordinarie.

Quelle fra esse che sono più urgenti, non solo pei porti della Sardegna, ma anche per tutti gli altri più importanti del regno, importerebbero oggi una spesa non minore di cinque in sei milioni.

Crede la Camera che in questo momento noi possiamo venire a farle una simile proposta? Non l'abbiamo creduto opportuno. Le escavazioni straordinarie dei porti sono necessarie, ma bisogna commisurarle coi bisogni veri del commercio.

Aspettiamo che il commercio dei nostri porti divenga prospero, ed il miglioramento di essi, la Camera può essere certa, verrà.

Qui si innesta anche la domanda dell'onorevole Tamaio. Che cosa farete per la escavazione del porto di Messina? Egli ha descritto le condizioni di quel porto. Esso ha una così grande profondità che non vi si può neppure ancorare. Ma non ha poi calate o banchine alle quali si possa accostare per mancanza di fondo.

È vero che nel 1872, nel bilancio di quell'anno,

fu portata una somma di 20,000 lire, se non erro, per collocare una boa d'ormeggio nel porto di Messina, e l'onorevole Tamaio giustamente si meraviglia come poi questa somma fosse scomparsa senza che mai la boa fosse collocata.

TAMAIO. Domando la parola per uno schiarimento.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ecco come la cosa è succeduta.

Il progetto di collocare la boa la metteva dentro il porto propriamente, ma all'atto pratico si riconobbe che, invece di giovare, avrebbe nociuto, perchè avrebbe impedito le manovre e i movimenti dei bastimenti. Altro punto non ci era, se si voleva collocare questa boa, che il così detto luogo delle Paggiarelle. Credo che fosse quella parte del porto di Messina una volta soggetta a servitù militare, sottostante alla fortezza. Ma, nel mentre che si facevano degli studi pel collocamento di questa boa in quel tal luogo, l'amministrazione dei lavori pubblici venne a sapere che la marina anch'essa intendeva di mettere una boa nel porto di Messina, ed allora si disse: se la mette la marina, è inutile che la mettiamo noi.

La marina fece pure studi nel porto, e venne allo stesso risultato; trovò che il solo punto possibile dove collocare la boa, era quello così detto delle Paggiarelle. Ma la marina si fece subito un concetto chiaro della spesa necessaria che a tal uopo abbisognava in quel sito. Per collocare la boa alle Paggiarelle trovò che era d'uopo fare delle escavazioni le quali importano la spesa di 600,000 lire, secondo un progetto, e, secondo un altro che ho qui, imporrebbero la somma di 1,200,000 lire.

Innanzi ad una spesa così enorme, non è a maravigliare che le 20,000 lire, iscritte nell'esercizio del 1872 per la costruzione di questa boa d'ormeggio nel porto di Messina, si siano lasciate cadere in economia, nè mai venissero riprodotte in bilancio.

Ma dunque nulla si deve fare pel porto di Messina? domanderà l'onorevole Tamaio. La questione è simile a quella che poneva l'onorevole Fara dicendo: nulla deve farsi pel porto di Cagliari? È una questione molto grave.

Ho detto che l'onorevole mio predecessore aveva fatto procedere a studi sui principali porti per determinare le opere necessarie alla loro sistemazione. Tale somma sarebbe di 60 milioni. Il Governo non ha creduto neppure presumibile che la Camera farebbe buon viso a siffatta proposta.

L'onorevole Sulis mi ha chiesto particolari spiegazioni intorno alla mancanza d'escavazioni straordinarie nel porto di Terranova. Ebbene, queste nel porto di Terranova si ritengono come finite, quel

porto ora è accessibile mediante un canale che è stato scavato fino alla profondità di sei metri, anche alle navi della portata di 600 tonnellate. Egli è vero che i vapori non si arrischiano di passare per questo canale ed accostarsi proprio alla cala di Terranova. Ma, consultata l'amministrazione delle opere marittime, ha sempre risposto che la società Rubattino aveva torto; cosicchè si ritiene che quanto si è fatto per l'escavazione straordinaria del porto di Terranova, per ora possa bastare.

Non so se io abbia dimenticato di rispondere a qualcuno dei quesiti fatti dagli oratori che sinora hanno discorso. Ove ciò fosse avvenuto, li prego di rendermene consapevole; ed io son qui per fornire loro tutti quegli ulteriori schiarimenti che sono in grado di dare. (*Bene!*)

FARA. Quando io presi ieri la parola intorno al porto di Cagliari, sapeva ben io che non vi erano pratiche intavolate tra il Governo ed il municipio di quella città a tal riguardo. Io però nutriva fiducia, e la nutro tuttora, che tra quel municipio ed il Governo si possano, con buon risultato, intavolare le necessarie pratiche riguardanti l'anticipazione delle spese per la costruzione del porto di quella città.

Intanto, o signori, io bramerei che la questione dei porti non diventasse una questione municipale, ma s'innalzasse ad un principio generale, ad una questione di massima, ad una discussione di sistema.

Ed invero, la Camera si è finora occupata di strade ferrate e di strade rotabili, e, a mio parere, ha fatto bene, ha fatto il suo dovere.

Però, sulla questione dei porti che ha pure una eguale importanza, quanto quella delle strade ferrate e rotabili, e che indubitatamente ha una grandissima importanza per le isole, la Camera non si mostrò al paro sollecita, anzi finora parve non darsi pensiero di così vitale argomento. Errore! fatale errore! E vaglia il vero: se i porti altro non sono che gli anelli di congiunzione tra le vie terrestri e le marittime, chi trascura questi anelli di congiunzione inceppa, interrompe la libera, la necessaria via al libero, al necessario sviluppo delle industrie e dei commerci.

Onde, la questione dei porti non è una questione che possa contenersi entro i limiti di una od altra provincia, non è questione municipale, di campanile, ma è, o per lo meno dovrebbe essere, una questione da interessare tutta la Camera, tutte le provincie, l'intera nazione.

E lo proclamerò altamente, francamente, coraggiosamente; tutti quei deputati che intendono simile

necessità come la intendiamo noi isolani, si dovrebbero unire a noi, onde costringere il ministro dei lavori pubblici a fare qualche cosa a favore dei porti.

E ciò tanto più è necessario quanto più vediamo esserci chiuso ogni adito a speranza dalle massime che il signor ministro dei lavori pubblici professa, intorno alla sistemazione dei porti.

Infatti, il signor ministro dei lavori pubblici mi perdonerà se, malgrado tutto quel rispetto che gli professo e malgrado quell'alta intelligenza che io gli ammiro, mi faccio ardito ad affermarli senza ambagi che la massima, che egli oggi mise in campo sia una massima fatale, pur troppo fatale, allo sviluppo del commercio e dell'industria nazionale.

Egli infatti non si peritò di rispondere ai nostri vivi richiami intorno alla sistemazione dei porti: aspettiamo che il commercio prosperi ed allora penseremo alla spesa dei porti.

Fatale massima! la quale indarno la si vorrebbe sorreggere invocando gli studi fatti dall'ex-ministro Devincenzi, dai quali risulterebbe che cinquantanove milioni occorrono per sistemare i porti d'Italia. Onde parrebbe legittimo l'affermare: aspettiamo che il commercio prosperi per dar mano a sistemazione siffatta.

No, signor ministro, per me la vera, la incontrastabile, la evidente massima, è la massima contraria. Io credo che il commercio prospererà quando voi comincerete a sistemare i porti d'Italia. Ne volete un esempio? L'esempio io lo traggio da ciò.

Nel lavoro di un ministro inglese, in cui per la prima volta si fece la statistica di tutte le tasse locali che si pagano nel Regno Unito d'Inghilterra, noi troviamo che negli anni 1868 e 1869, fra tasse ed altre rendite accessorie, le contribuzioni marittime ammontarono in quello Stato a lire sterline 2,290,037, il che vale quanto a dire ad oltre 57 milioni di lire italiane.

Badate, signor ministro, come quella nazione sa ben far prosperare il commercio; non aspetta che il commercio prosperi per sistemare i porti, ma sistema i porti per far prosperare il commercio.

Onde, signor ministro, ben a ragione il vostro predecessore, l'ex-ministro Devincenzi, posto a base questo dato statistico da me citato, scriveva, in una elegante e dotta relazione, le seguenti parole:

« È con questa immensa contribuzione che tutta ritorna poi a vantaggio del miglioramento dei porti e delle spiagge, contribuzione di cui ne giova il ricordare non fanno parte per verun modo i *docks*, per certo le operazioni di commercio in Inghilterra sono meno gravose che altrove. Or, se si ricordi che

nel 1868 il movimento commerciale senza il cabaggio, nei porti dell'Inghilterra, della Scozia e dell'Irlanda, fu di 31,900,000 tonnellate, quando nei porti italiani fu di 7,621,443, nella proporzione cioè di quattro ad uno; si vedrà come, sistemati che fossero, i nostri porti potrebbero sostenere annualmente una contribuzione, la quale, sulla base dei porti inglesi, sarebbe di circa quattordici milioni, anche senza porre a calcolo l'immenso incremento che il commercio dovrà avere a cagione delle nuove facilitazioni, e per conseguenza la crescente facoltà contributiva. »

Massime santissime, massime giuste, massime veramente economiche. Non aspettate che il commercio prosperi, non sistemando i porti. No, il commercio prospererà quando voi darete mano efficace alla sistemazione dei medesimi.

Io restringo il mio ragionamento entro angusti confini, onde la Camera non reputi voglia io fare dei lunghi discorsi per parere erudito, o, per smania di declamazioni, mi lasci trascinare a sonore frasi, a brillanti periodi, a periodi, a concetti a sensazione e ad effetto. No.

Io vi dirò solamente che l'Italia è situata nel mezzo dei mari, e che ha bisogno assolutamente della sistemazione dei suoi porti; vi dirò solamente che, quando voi dite che si richiedono 59 milioni alla sistemazione dei porti stessi, voi dimenticate la prosperità del commercio, dimenticate l'utile che ogni anno vi daranno questi 59 milioni posti ad usura, fruttuosamente spesi.

E notate bene che io qui faccio una questione generale, non una questione semplicemente per il porto di Cagliari. Ed ora, signor ministro, io vi dico che il giorno in cui la Camera entrerà nell'ordine d'idee economiche, veramente economiche sulla sistemazione dei porti, voi, signor ministro, non potrete reggere a quell'alto posto in cui sedete senza venir efficacemente a dar mano energica alla sistemazione dei medesimi.

Se non che il signor ministro venne a dirmi: badate (e rientro nell'umile sfera del porto di Cagliari), badate che nessuna pratica è stata intavolata dal municipio di Cagliari. Se quel municipio si sobbarcherà a questa spesa (come parmi, se non erro, che a me abbia assicurato altra volta, e, se non erro, ne assicurò pure qualche altro dei miei colleghi), io tratterò, potrò presentare un progetto di legge.

In fatto però colle sue parole il ministro, mi pare che oggi volesse quasi chiudere ogni adito ad una favorevole conclusione, esprimendosi con certe frasi che mi fecero venire dei brividi, per l'amore intenso che nutro al mio paese.

Egli, infatti, fece sentire alla Camera che s'è fatto abbastanza, che poco o nulla può fare, che non sa che fare!

Per non oltrepassare quei limiti segnati ad una temperata discussione, per non smentire neanche per un istante quella calma che è in me abituale, non risponderò a tali frasi, che furono e sono per me amarissime, come amarissime scenderanno nel cuore dei miei concittadini.

No, non risponderò a tali frasi.

Intanto, signor ministro, com'è che nulla si può fare, che nulla si debba fare per sistemare i porti d'Italia, e specialmente quello di Cagliari?

Io ho rilevato, signor ministro, dagli studi fatti fare dall'egregio Devincenzi, ho rilevato qualche cosa seria, molto seria per tutti i porti dell'Italia.

Per il porto di Cagliari ecco che cosa hanno scritto parecchi egregi ingegneri, quali sono Parodi, Serra, Mati, Pazzi e Cornaglia, ingegneri tutti del corpo del genio civile: « Premesso che l'ammontare generale dei lavori delle tre categorie è di 3,160,000 lire, di queste però sono da stanziarsi *per assoluta necessità* lire 1,850,000. »

Intenda, signor ministro, intenda la Camera: da stanziarsi *per assoluta necessità*; ora, questa assoluta necessità come s'intende? L'assoluta necessità la spiegano essi stessi: « sono tutte quelle opere d'incontestabile utilità, e senza delle quali la navigazione ed il commercio non solo non prospererebbero, ma verrebbero minacciati, per così dire, sino nella loro esistenza... »

Ora, se noi ci restringiamo a domandare che le sole spese urgenti, le sole spese necessarie si facciano, mi pare che il signor ministro non dovrebbe respingere queste modeste nostre domande.

Passo, per non dilungarmi, a raccomandare caldamente il telegrafo sottomarino, e faccio voti affinché si conducano energicamente a termine, e fra breve, quelle pratiche e quelle trattative delle quali il signor ministro ha parlato.

Non è il commercio soltanto, signor ministro, che sente e sentirà danno per le frequenti interruzioni del telegrafo sottomarino! Io non volli ieri accennare ad altra grave causa che pur deve essere molto presa in considerazione e dal signor ministro e dalla Camera. Io certamente non sono tra quelli che sognano imminenti guerre, come non sono neanche tra quelli che dormono sonni tranquillissimi sperando una perpetua pace. Ma, se domani una guerra si impegnasse, io ritengo, e sono sicuro tutti ritengono con me, che quel telegrafo sottomarino non solo servirà per il commercio, ma servirà per le primarie e supreme necessità dello Stato.

Intorno alle ferrovie, ringrazio il signor ministro delle sue spiegazioni. Se egli si tenne in molto riserbo, io credo che non potrà nè vorrà appuntarmi di essere stato diffuso od intemperante nel fare ieri la mia interrogazione intorno alla crisi da cui si dice travagliata la società delle ferrovie sarde.

Intorno alle bonifiche per la Sardegna, il signor ministro terminò il suo discorso con una spaventosa conclusione. Badate, diceva egli, per le bonifiche, in Sardegna, non si sono ancora fatti studi. I terreni che nell'isola abbisognano di bonifiche sono molti, moltissimi; quindi che cosa può fare il Governo? Poco o nulla! V'ha una legge e basta! Ma farà per lo meno poco? Ecco la spaventosa conseguenza; farà nulla, perchè la spesa è eccessiva, perchè i privati non possono sobbarcarsi a quell'enorme pondo di bonificare quei terreni, perchè gli speculatori non vi applicano. Dunque? Dunque stia scritta la legge, ma per fare non si farà nulla. La legge è scritta e basta!

Signor ministro, io la ringrazio di qualche parola benigna, di qualche parola che lasciò trasparire anco una speranza lontana per i lavori pubblici della Sardegna.

Posso io dar segno maggiore di moderazione e di calma?

Però, nel complesso, io non sono soddisfatto. Non lo sono perchè la sistemazione dei porti in Italia è d'una evidente necessità; non lo sono perchè riguardo al porto di Cagliari, se ne parla sempre, si studia sempre, si promette sempre; ma nulla di pratico si conchiude, gli studi rimangono nella sfera delle teorie e le promesse non si attengono mai.

Che può fare un deputato in questi dolorosi momenti in cui il ministro ci fa risuonare quelle terribili parole: le finanze sono povere, sono esauste! Davvero nulla! se non si volesse scendere nel campo delle recriminazioni, campo da cui ogni animo onesto deve rifuggire.

Pure, signor ministro, mi sia lecito dire che la buona finanza non è nè sarà mai la gretta finanza. Il buon proprietario non è colui che lascia di coltivare il suo campo perchè dice di non averne i capitali, ma è colui che lo coltiva, che fa sacrifici, che ricorre all'utile credito per far fruttare il suo campo.

Ora, signor ministro, debbo dichiarare che, se gli attuali momenti critici per le finanze mi costringono al silenzio, io verrò sempre sulla breccia, se vedrò apparire qualche raggio benefico di luce, e verrò sulla breccia non solo per il porto di Cagliari, ma per tutti generalmente i porti d'Italia, onde si-

chiamarvi incessantemente, non a parole, non a promesse, ma a fare, a fare, a fare.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Sulis; ma io pregherei gli oratori che hanno già parlato una volta...

Molte voci a destra. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata?

(È appoggiata.)

TAMAIÒ ed ASPRONI. Domando la parola contro la chiusura.

SULIS. Mi riservo a parlare sui capitoli.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domandò la parola.

PRESIDENTE. Intende di rispondere all'onorevole Fara?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Vorrei rispondere anche all'onorevole Tamaio... (*Il ministro si alza per parlare*)

SULIS. Allora spetta a me.

PRESIDENTE. Onorevole Sulis, poichè ella si è riservata di parlare sui capitoli, ora è inutile l'interrompere.

SULIS. Allora si chiedeva la chiusura, ma se la discussione ha da continuare, debbo parlare io.

PRESIDENTE. Dal momento che ha parlato l'onorevole Fara, l'onorevole ministro ha il diritto di rispondergli, ed io non posso oppormi.

ASPRONI e LAZZARO. Ma allora la discussione non è chiusa.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, parli per rispondere all'onorevole Fara.

ASPRONI. Prima si deve mettere ai voti la chiusura. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma, onorevole Asproni, vuole che il ministro non abbia diritto di rispondere a chi parla?

ASPRONI. Perchè si nega a noi il diritto di parlare? Il ministro non può parlare che in favore o contro la chiusura; altrimenti tocca a noi la parola. Non si deve violare il regolamento. (*Interruzioni a sinistra*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio! Parli, onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non intendo contraddire alle idee svolte dall'onorevole Fara, in quanto esse possono costituire una teoria. Di teorie ne sono piene le scuole; ma io qui non ne faccio; fo della pratica e dell'umile pratica. Debbo misurare i lavori pubblici da proporre al Parlamento con i mezzi che credo possibili. So anche io che a fare buoni, larghi e sicuri porti, il commercio prospererebbe maggiormente, questo è certo; ma io sono

sorto a parlare di nuovo per fare un'osservazione sopra un detto dell'onorevole Fara, il quale ha una certa gravità.

L'onorevole Fara ha detto: il ministro ha assicurato me e qualchedun altro che egli accetterebbe la proposta del municipio di Cagliari, quando si volesse sobbarcare come altri municipi ad anticipare le spese necessarie per la sistemazione di quel porto, se il Governo rimborserà poi la parte sua a rate annuali da convenirsi.

Io ho detto all'onorevole Fara che non era alieno dallo studiare una proposta simile, quando mi fosse fatta dal municipio di Cagliari, ma al Ministero non è giunta mai una proposta simile; non ho dichiarato nè di accettarla, nè di respingerla; e non poteva dichiararlo, perchè su proposte di questa natura non si può prendere un partito, se non quando si hanno concrete nelle mani.

Ho dimenticato di dare uno schiarimento importante all'onorevole Tamaio, e gliene chiedo scusa. Egli mi ha interrogato intorno al bacino di carenaggio.

TAMAIÒ. E a varie altre cose.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'opera del bacino di carenaggio di Messina deve essere innanzi alla mente della Camera; è stata opera molto lunga e laboriosa che ha costato molti danari; per altro non credo che la spesa finale sia stata maggiore di quella che hanno costato sempre i bacini di carenaggio.

Vi sono state molte preoccupazioni intorno alla sorte di questo bacino; nel processo della sua costruzione si sono incontrate delle difficoltà gravi, si sono manifestati anche dei pericoli, si sono suscitati degli allarmi, l'opinione pubblica a Messina si è scossa, e l'eco se n'è risentita perfino in questa Aula.

La Camera nella Sessione passata votò l'ultima somma necessaria per il compimento di quest'opera, e contemporaneamente il mio predecessore risolse d'istituire una Commissione d'inchiesta la quale si recasse sul luogo per conoscere il modo con cui i lavori erano stati eseguiti ed il pubblico danaro speso.

Questa Commissione non potè recarsi in Sicilia per causa della quarantena, ma io ho procurato di rimediare a quest'inconveniente. Avendo dovuto inviare, per altri lavori di un'importanza urgente e grandissima, un'altra Commissione composta di rispettabili ingegneri prima in Calabria e poi in Sicilia, facendole subire anche la quarantena, ho incaricata questa Commissione di esaminare i lavori del bacino di carenaggio. Ed io sono lieto di poter as-

sicurare l'onorevole Tamaio che questo è compiuto, e che i lavori, a giudizio di questa Commissione, si riscontrano regolari e soddisfacenti.

Non avendo ancora avuto il rapporto formale di questa Commissione, me le sono indirizzato telegraficamente per conoscerne la conclusione che presenterà al Ministero. Ed eccola:

« Credo poter dire che conclusioni principali inchiesta saranno: bacino assicurato; maggiori spese giustificate da condizione speciale opera e località e da confronto spesa altri bacini in condizioni simili. Rapporto sarà trasmesso da Palermo fra pochi giorni. — Passerini. »

Le ultime apprensioni concepite intorno al bacino l'onorevole Tamaio le conosce; esse sono d'ignota origine. Essendomi io indirizzato a tutte le autorità, le notizie che mi pervennero sono soddisfacenti, e di quelle apprensioni non mi rimane altro fondamento che delle lettere anonime.

TAMAIO. Domando la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Su questo incidente soltanto?

(*I deputati Asproni e Sulis domandano la parola.*)

PRESIDENTE. Ci sono i capitoli. Parleranno su questi.

ASPRONI. Quello che voglio dire, non lo posso esporre sui capitoli.

SULIS. Permetta...

PRESIDENTE. Onorevole Sulis, ella ha da parlare sui capitoli; dunque è inutile che parli ancora nella discussione generale.

SULIS. Permetta: l'affare delle strade si può trattare adesso.

TAMAIO. Non spetta più a me di parlare?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quando l'onorevole Sulis ha parlato, non ho potuto comprendere tutte le parti del suo discorso, e perciò gli chiedo perdono se non ho risposto anche a un punto che non son certo di avere inteso bene: è quello che riguarda una tale strada in circondario di Tempio, non è vero? La strada della Gallura. Questa è divisa in tre tratti.

I due primi sono ultimati, il terzo di 24 chilometri è presso al suo compimento.

SULIS. Non è questo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È una strada dunque da costruirsi, una che l'onorevole Sulis vorrebbe che io introducessi nel progetto delle strade provinciali che ieri ebbi l'onore di presentare.

SULIS. È la strada che da Tempio muove ad Oschiri.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma è nuova!

SULIS. È una strada che era già stata approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma che poi lo stesso Consiglio, mutando d'avviso, tralasciò per farne un'altra che era in contesa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ah! ecco di che si tratta.

La Camera sa che per legge del 1872 sono state fatte 23 linee stradali in Sardegna, e tra queste non è compresa quella che l'onorevole Sulis reclama.

Ora io non so nè discuto se questa strada avrebbe dovuto o no esservi compresa, mi mancherebbero anche gli elementi per questa discussione; ma io non posso prendere nessun impegno di far includere questa strada nel progetto di legge che ho presentato alla Camera.

ASPRONI. Domanderei uno schiarimento.

PRESIDENTE. Per questi benedetti schiarimenti ha già la parola l'onorevole Tamaio.

TAMAIO. Temo invece che il mio sia maledetto. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Parlavo anche all'onorevole Asproni.

TAMAIO. Io non posso che esprimere la mia riconoscenza pel modo veramente cortese con cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha risposto (*Interruzioni presso l'oratore*); però devo aggiungere che io gli fo le mie più alte lodi e congratulazioni per la chiarezza con cui mi ha offuscato la mente (*Risa*), perchè la passata amministrazione e principalmente l'onorevole Devincenzi, non una, ma tante volte mi assicurò; e mi rincresce che non ia presente, perchè così potrebbe dichiarare che delle lire 1,700,000 una parte era destinata al porto di Messina.

Ed io non posso fare altro che invocare la testimonianza di uno dei nostri più distinti colleghi, he era presidente della Commissione del bilancio pei lavori pubblici, l'onorevole Depretis.

Ma, se quel che si assevera da un ministro a deputati nella Camera, e si pone ne' bilanci, poi non si verifica, anzi si nega con tutta chiarezza, come dianzi ha fatto l'onorevole ministro, domando: dove va la fiducia?

Questo è il primo schiarimento.

In secondo luogo dirò all'onorevole ministro che, in quanto alla collocazione della boa, gli hanno fatto credere una cosa inesatta; e che io posso dichiarare come non sia punto vero che vi sia stato qualche cosa di comune col Ministero di marina. Poichè l'ex-ministro della marina, essendogli nota una scena dolorosissima, che io non voglio ripetere, per una boa che apparteneva all'amministrazione dei vapori della *Messagerie* imperiale francese, aveva preso la risoluzione di mandarne una per evitare

altri futuri scandali. Non ci è stato niente di comune quindi col Ministero di marina.

Quando si vengono ad abbuiare così le cose, i poveri deputati fanno una figura quasi d'imbecilli.

Ho finito. (*Risa d'approvazione a sinistra*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Scusi l'onorevole Tamaio, io non ho offuscato nulla colla chiarezza del mio discorso. Sono dolente anzi di non avere la parola spedita come si richiederebbe per rispondere chiaramente e perspicacemente, come desidererei, alle interrogazioni che mi si fanno.

Ma su questo punto della boa credo davvero di non essere stato oscuro...

TAMAIO. No, è stato chiaro, ma è stato ingannato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... nè credo di aver confuso nulla.

Ho detto che l'amministrazione dei lavori pubblici si proponeva nel 1872 di costruire una boa nel porto di Messina; che, facendosi gli studi, si era riconosciuto che il luogo più conveniente per collocare questa boa era appunto quello detto delle Pogliarelle...

TAMAIO. Ma l'escavazione? quello è l'affare!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... ma che il Ministero dei lavori pubblici venne a sapere che il Ministero della marina aveva pur l'intenzione di collocare una boa in quel porto, ed allora se ne ristette. Il Ministero della marina fece studi e riconobbe che la boa si poteva collocare nel luogo riconosciuto opportuno dal Ministero dei lavori pubblici. Così passò del tempo ed il Ministero della marina si persuase che per collocare la boa bisognava fare delle escavazioni fino a sei metri di profondità. La spesa fu calcolata in una somma superiore al milione, perciò nulla se ne fece. Il Ministero dei lavori pubblici...

TAMAIO. (*Interrompendo*) Se mi fosse permesso, direi che la boa della real marina non fu messa, perchè si sbagliò la lunghezza delle catene. Questo non ha nulla di comune coll'escavazione. Mi permetta...

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Tamaio.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Asproni. (*Ai voti! ai voti!*) Lo prego di essere breve, perchè la Camera è impaziente.

ASPRONI. Io non intendeva prender parte a questa discussione generale, ma sono tratto a farlo da una dichiarazione che mi duole essersi fatta dall'onorevole ministro per i lavori pubblici.

L'onorevole ministro ha detto che pel porto di Terranova Pausania s'è fatto abbastanza per ora, e che costa troppo aprirne l'imboccatura.

Ora io lo richiamo su quest'argomento in nome

degli'interessi del paese e non in nome degli'interessi della Sardegna. L'onorevole ministro sa che, volere o non volere, vi sono dei servizi marittimi che non si possono lasciare in disparte. Quando egli dovrà stabilire le comunicazioni tra Civitavecchia e Terranova, non si verrà certo a dire che il porto non è aperto e che non si possono fare le spese occorrenti ad aprirlo. Dovrà pur cessare il sistema presente che condanna i Sardi a soffrire doppio incomodo e forse doppia spesa in mare e nelle strade ferrate, obbligati a fare il giro di Livorno per venire a Roma, mentre la Sardegna è alle porte di Roma. Ciò finirà perchè, per la parte che ci compete, non taceremo sicuramente. È un'iniquità, è uno scandalo questo balzello che s'imponè ai Sardi per le comunicazioni tra la capitale e la loro isola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mascilli.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata e quindi approvata.)

LAZZARO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Accenni il fatto personale.

LAZZARO. Quando l'onorevole Mascilli esprimeva a modo suo alcune idee manifestate da me, io in quel momento non mi trovava presente. Ora chiedo la parola per un fatto personale, appunto perchè credo che egli mi abbia attribuito idee che non erano sorte nella mia mente. Infatti, egli avrebbe detto che io riteneva facile che le popolazioni della provincia di Molise si rassegnerebbero, ove le linee non fossero per ora eseguite, e che io pure mi rassegnava. Quanto alle popolazioni di quella provincia, siccome non ho l'onore di rappresentarle, certamente io sarei stato alienissimo dal manifestare i loro sentimenti che io naturalmente non conosco; e credo non si rassegnerebbero. Quanto a me personalmente, l'onorevole Mascilli sa che la rassegnazione, specialmente quando si tratta di violazione di leggi che possono toccare interessi così gravi come quelli di cui oggi si è discusso, non è la mia virtù, ed una prova di ciò è che io seggo su questi banchi mentre altri sono su banchi diversi.

Avrei inoltre da rispondere qualche cosa a quel che ha detto l'onorevole ministro in risposta alle mie osservazioni. Ma, essendo decretata la chiusura, e per non meritare le censure dell'onorevole presidente, che in questo caso sarebbero ragionevoli, me ne astengo.

PRESIDENTE. Passeremo dunque alla discussione dei capitoli.

Titolo I. *Spesa ordinaria.* — *Amministrazione centrale.* — Capitolo 1. Ministero (Personale), lire 675,000.

Capitolo 2. Ministero (Materiale), lire 36,000.

Lavori pubblici. — *Real corpo del genio civile.* — Capitolo 3. Personale, lire 1,883,700.

Capitolo 4. Spese d'ufficio, lire 157,683.

Capitolo 5. Spese d'indennità, di trasferte e diverse, lire 800,000.

Strade. — Capitolo 6. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali, lire 8,014,950.

La parola spetta all'onorevole Serafini.

SERAFINI. Più volte, in occasione della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ebbi a richiamare l'attenzione del Ministero intorno alla necessità di migliorare la viabilità e la manutenzione della strada nazionale Flaminia da Fano a Fossato per Scheggia. Molte pratiche al detto scopo, unitamente al mio collega ed amico deputato Mattei, ebbi occasione pure di fare con l'onorevole ministro Devincenzi.

Egli varie volte promise che il Ministero si sarebbe occupato del miglioramento della viabilità in discorso. Lo stesso ministro riconobbe che sostanzialmente lungo questa strada esistono delle pendenze fortissime, le quali in alcuni punti vanno al 14 e al 16 per cento, e questa pendenza del 16 si verifica appunto in un risvolto dove il raggio della curva interna non oltrepassa la lunghezza di tre metri.

Io non starò ora a ripetere quanto altre volte dissi, tanto più che l'attuale onorevole ministro è informato di questa questione.

Neanche accuserò l'onorevole Devincenzi di non avere eseguito quanto aveva promesso, giacchè si verificarono alcune circostanze indipendenti da lui che glielo impedirono.

Ora pregherei l'attuale onorevole ministro a voler dire se egli abbia veramente intenzione di mantenere quanto la precedente amministrazione aveva promesso, persuaso che la sua promessa, quantunque promettere non sia sinonimo di mantenere, sarà mantenuta.

BORRUSO. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Serafini mi chiede se io intenda di mantenere un impegno preso, egli dice, dal mio predecessore per la rettificazione di un punto della strada nazionale Flaminia. È questo che mi chiede?

SERAFINI. Precisamente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ebbene, io gli rispondo che impegno non posso prenderlo in modo assoluto. Ho studiata la questione, e ho riconosciuto che non è piccola; si tratta di una spesa nientemeno che di 800 mila lire. Vi sono diversi progetti in corso di esame, ma sopra di nessuno fin qui l'amministrazione ha preso un partito. Per tutto quanto d'urgente reclamino le condizioni di quella strada, io sono qui per fare il mio dovere; ma, se si trattasse di una spesa come quella da me enunciata, senza un'assoluta urgenza, il Ministero non potrebbe impegnarsi a farla.

SERAFINI. Io credo che, quanto alla cifra che ha enunciata l'onorevole signor ministro, ci sia un equivoco; forse egli intendeva dire di un progetto di deviazione, e che non ha che far nulla colla mia proposta, il quale progetto veramente importerebbe la spesa di 800 mila lire, e forse più; io mi limito semplicemente a domandare che alcune pendenze le quali oltrepassano il 10, il 13, il 14, il 16 per cento siano tolte o rese più miti; e ciò non potrebbe importare che una spesa maggiore di 350 o 400 mila lire. Chi conosce la difficoltà di potersi servire di strade di questa natura, converrà che queste pendenze bisogna nelle circostanze attuali toglierle assolutamente.

Del resto, mi dichiaro soddisfatto della risposta che l'onorevole ministro mi ha data.

PRESIDENTE. L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

LA PORTA. Io volevo chiamare l'attenzione del signor ministro sopra la demolizione di un ponte, quello del Passo Fonduto sul Platani nella provincia di Girgenti. Dacchè le piogge hanno rotto questo ponte, ogni comunicazione stradale per quelle parti è intercettata. Ricordo una lettera dell'onorevole Di Cesarò, il quale scriveva di non potersi muovere da Girgenti per andare a Palermo, perchè avrebbe dovuto passare il fiume a cavallo d'un uomo; passaggio abbastanza pericoloso.

NICOTERA. L'ho passato io in Calabria.

LA PORTA. Non dubito che l'abbia potuto passare a quel modo l'onorevole Nicotera, di cui è noto il coraggio; ma questo non è un mezzo ordinario di transito cui tutti vogliano accomodarsi. So che questo ponte fu consegnato alla provincia e dichiarato opera provinciale.

Io credo però che alla rovina di quel ponte abbiano influito più le acque torrenziali che la condizione nelle quali fu costruito. Ad ogni modo, io credo che il Governo, sia per riconoscere lo stato in cui tro-

vasi il ponte, sia per riaprire un passaggio indispensabile a quelle popolazioni, ha dovuto e dovrà fare qualche cosa.

Quindi mi limito a domandare qualche spiegazione in proposito, ed a raccomandare quest'opera all'attenzione del Ministero.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ecco quanto posso dire intorno al ponte di cui ha discorso l'onorevole La Porta. Esso è stato costruito negli anni passati dallo Stato per effetto di una di quelle leggi che il Parlamento votò, e per cui lo Stato si assunse l'obbligo di costruire alcuni ponti anche sopra vie provinciali della Sicilia. Adesso quel ponte è caduto. Io veramente credo che lo Stato ora non abbia che vedere circa la ricostruzione di esso: la strada è provinciale, e spetta alla provincia di ricostruirlo. Però io non mi sono fermato qui; volli sapere come sia caduto, se cioè per cattiva costruzione e se questa fosse imputabile a qualcheduno; ma è una ricerca che non ho potuto compiere. Io ho incaricato quella tale Commissione d'ispettori che ho in Sicilia e di cui parlava poc'anzi, di recarsi sul luogo e di procedere a una specie d'inchiesta intorno alle cause che hanno prodotto questa rovina. L'inchiesta non è stata ancora, credo, fatta e quindi non ho ricevuto il rapporto che attendo. Ma quando avrò innanzi gli elementi onde formarmi un giudizio, avviserò allora a quei provvedimenti che saranno opportuni.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Borruso.

BORRUSO. L'anno scorso, quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, io interessai vivamente il ministro dei lavori pubblici d'allora per le condizioni delle strade nazionali in Sicilia. Il ministro Devincenzi allora convenne con me sullo stato eccezionale in cui si trovavano le strade nazionali di Sicilia, e disse che aveva disposto che un ispettore andasse nell'isola a verificare realmente questo stato che gli risultava dai continui reclami che si facevano, non solo da privati, ma anche dalle autorità.

Io sperava di vedere nel corso dell'anno il risultato di questa missione e di trovare migliorata la condizione delle strade; però debbo confessare con mio sommo rammarico che, meno qualche piccolissimo rifacimento di qualche tratto, in generale le strade sono rimaste tali quali erano e nella più deplorevole condizione.

Le interruzioni sono frequenti, gli scoscendimenti sono all'ordine del giorno, le strade prive interamente di ghiaia sono impraticabili; ed è veramente rimarcabile la differenza che si osserva tra le con-

dizioni delle strade provinciali e quelle delle strade nazionali, viaggiando in Sicilia. Le strade provinciali sono meglio mantenute di quello che lo siano le strade nazionali.

Io prego il ministro dei lavori pubblici, il quale naturalmente, essendo venuto da poco a questo Ministero, non può essere responsabile di quanto fu fatto da altri, io lo prego a volermi palesare le sue idee a questo riguardo e cosa intende di fare per migliorare la condizione delle strade nazionali in Sicilia, la quale è stata dal suo predecessore riconosciuta deplorabile.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Convengo anch'io con l'onorevole Borruso che la condizione delle strade nazionali in Sicilia negli anni passati era assai deplorabile; ma egli deve convenire con me che da qualche anno si è fatto, e non poco, per chi consideri il fondo di cui il Ministero dei lavori pubblici può disporre per le riparazioni ordinarie delle strade nazionali. Io posso accertare l'onorevole Borruso che una cognizione di questa cosa l'ho avuta prima di essere ministro, cioè come consigliere di Stato, essendo stati rinviati al Consiglio di Stato non so quanti contratti di riparazioni relativi alle strade nazionali di Sicilia.

Se mi domanda l'onorevole Borruso che cosa io farò nel 1874 per migliorare al possibile la condizione di queste strade, gli risponderò che nella ripartizione del fondo, di cui ora si discute, le strade nazionali di Sicilia figurano per una somma non spregievole; perciò l'onorevole Borruso può stare sicuro che, nel limite dei mezzi di cui possiamo disporre, il Ministero provvederà alla migliore manutenzione possibile anche per le strade nazionali di Sicilia.

UMANA. Deputato sardo, sento il dovere di porgere i più sentiti ringraziamenti alla Commissione ed al suo egregio relatore l'onorevole Lacava, perchè in questo bilancio svolsero le questioni che riguardano la Sardegna con amorevolissimo interesse.

Ringrazio altresì l'onorevole ministro per la legge che ieri presentava a proposito di maggiori spese per le strade della Sardegna.

Compiuto quest'obbligo, richiamerò l'attenzione del signor ministro sopra un tratto di strada già costruito o, per meglio dire, che dovrebbe già esserlo.

La strada nazionale da Terranova Pausania ad Alghero da molti anni è costruita e mantenuta in modo che altri non potrebbe desiderare migliore; solamente il tratto che da Alghero va fino a Porto Conti trovasi, per uno spazio di alcuni chilometri,

così malconcio, che riesce malagevole il transitarlo a cavallo, impossibile poi con carri.

Vi è ancora un altro grave danno in questo tratto di strada. Nel tracciarlo, improvvidamente si pensò di conservare un antico ponte pisano, che sta a cavaliere dello stagno. Questo ponte, malgrado ripetute e dispendiosissime spese di riparazione, minaccia rovina; quindi quel tratto di strada è assolutamente inservibile, ed è sopra ciò che io richiamo l'attenzione del ministro, acciò provveda in guisa che anche quel tratto sia ridotto in istato da poter essere utile allo scopo a cui fu destinato.

Io me ne richiamai più volte all'amministrazione; e mi si rispose non doversene occupare, perchè per quella strada non passava nessuno. Bella risposta! Sfido io a passarci; non è possibile, senza pericolo gravissimo, nè con carri nè altrimenti.

Questo tratto di strada è utilissimo, anzi indispensabile, perchè unisce la città di Alghero a quel vastissimo porto che è porto Conti, e che, nell'infierire delle burrasche, è il solo rifugio per bastimenti nazionali ed esteri, e per una gran quantità di barche pescareccie di coralli che si rifugiano colà quando hanno bisogno di provvedere alle riparazioni occorrenti in caso di avaria, e per acquisto di viveri.

Se questa strada fosse praticabile, ne profittebbero gli interessi nazionali ed anche gli internazionali; ma, nello stato in cui si trova, non se ne possono giovare.

Ora si tratta di una strada nazionale, e per conseguenza deve già essere costrutta, deve essere già posta in grado di servire completamente, e non so per quale sconcio si trovi in uno stato così deplorabile.

È su questo tratto di strada che io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro.

Ora, siccome per incidenza ho parlato anche di quel grandissimo porto che è Porto Conti, non se l'abbia a male la Camera, non se l'abbia a male il signor ministro, se io mi permetto di fare qualche osservazione in proposito. Io non intendo di trar sugo da un limone già troppo spremuto; non domando mica fondi nè per questo porto nè per altro nè per escavazioni nè per costruire moli; solamente mi permetterei di far riflettere all'onorevole ministro che l'anno scorso, nella discussione di questo stesso bilancio, l'onorevole Devincenzi, che allora reggeva il dicastero dei lavori pubblici, accettò la raccomandazione di fare degli studi, per venire ad una nuova classificazione dei porti.

Ogni nuovo tronco di via ferrata che si apre, ogni nuovo sistema di strade rotabili che si costrui-

scos in Italia, muta di parecchie provincie, e molte volte di tutto lo Stato, la condizione economica, e tale o tal altro porto che poteva fino a ieri essere giustamente ascritto nella prima categoria, può non più esserlo per l'avvenire, un porto di prima categoria può diventare di terza, come uno di terza può diventare di prima.

Credo che questa classificazione potrebbe tornare giovevole molto allo Stato, giovevole a parecchie provincie, e giovevole poi a quel sistema di equità e di giustizia che dovrebbe in ogni questione prevalere. Lo ripeto; dissi questo per incidenza; accetti dunque signor ministro, nuovamente i miei ringraziamenti. Quello di cui io lo prego si è di provvedere a che questi pochi chilometri di strada da me accennati siano ridotti in quella condizione che esigono gli interessi tanto d'Alghero, che degli altri paesi vicini.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Veramente a me non consta in che stato di manutenzione si trovi ogni tronco delle nostre strade nazionali, epperò non avrà motivo di meravigliarsi l'onorevole Umans se rispondendogli, non posso dargli alcuna spiegazione.

UMANA. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Intorno alle cause che hanno prodotto l'abbandono in cui si trova il tronco di strada da lui menzionato; però gli prometto francamente di prendere cognizione della cosa e di dare gli opportuni provvedimenti. Forse potrà essere uno di quei tratti non passati ancora in definitiva manutenzione.

Ora precisamente io ho chiesto alla Camera un aumento sul capitolo del quale discutiamo, di lire 183,000, che si riferiscono al passaggio di molti tronchi di strade nazionali già costrutte in definitiva manutenzione nel 1874.

Quanto poi all'osservazione fatta dall'onorevole Umans circa la classificazione che già ha avuto luogo dei nostri porti, esprimendo il desiderio che essa fosse quando che sia al più presto riveduta, per metterla in maggiore conformità con i nuovi bisogni creati dalle nuove vie di comunicazione che in Italia abbiamo aperte e veniamo ogni giorno aprendo, io riconosco che questo desiderio è molto giusto.

Non posso però prendere impegno di occuparmi immediatamente degli studi necessari per questa nuova classificazione, ma riconosco la giustizia del concetto, e che il Ministero dei lavori pubblici, chiunque vi presieda, abbia obbligo di attendere a tale studio che può menare ad utili conseguenze.

UMANA. Siccome io aveva solamente esortato il

ministro a fare degli studi sullo stato di queste strade, avendomelo promesso, mi dichiaro soddisfatto e lo ringrazio nuovamente.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Asproni.

ASPRONI. Io intendo di parlare di un ponte che non è provinciale, ma è nazionale, che si trova sulla strada che da Nuoro conduce ad Orosei. Questo ponte è caduto da quattro anni.

In ogni Sessione, quando si tratta dei lavori pubblici, io ho sempre richiamato l'attenzione del ministro su questo fatto, e la risposta che mi venne fatta fu che non vi erano fondi; ma, quando si parla di una strada nazionale senza la quale non vi sono altri mezzi di mettere in comunicazione la montagna col mare, mi pare che essa meriti le cure diligentissime del ministro dei lavori pubblici.

Io non ne faccio una colpa all'onorevole Spaventa, che è al Ministero da poco tempo; ma spero che egli farà di questo ponte uno degli oggetti delle sue premure, e non tarderà a riattivarlo.

Aggiungerò anche per sua norma, giacchè ha intenzione d'investigare le cause che possono avere prodotto la caduta di quest'opera pubblica, aggiungerò che questo ponte è in un sito dove esistevano tutti i materiali per fare un ponte solido ed eterno; là si potevano avere mattoni, pietre, calce, sabbia, tutto. Invece che cosa si fece? Si fece portare da terraferma un ponte in ferro, il quale ha durato da Natale a Santo Stefano.

Ho detto. Ora lascio all'onorevole ministro di farne materia di nuove investigazioni, onde sia provveduto, perchè è veramente uno scandalo che quella importante località sia priva di un mezzo di comunicazione così essenziale.

LACAVA, relatore. Ho chiesto la parola per dare uno schiarimento all'onorevole Umana.

Egli ha parlato del tronco da Alghero a Porto Conti. Questo tronco di strada è appunto segnato nell'allegato n° 5 unito alla relazione, ed è fra quei tronchi, che ora passano in manutenzione regolare dello Stato. Infatti è stanziata per la sua manutenzione la somma di lire 4080.

Credo che con questo schiarimento l'onorevole Umana sarà soddisfatto.

UMANA. Non poteva sapere che questa strada non fosse ancora passata finora alla manutenzione dello Stato, perchè passarono moltissimi anni dacchè è costruita. Però io vedo stanziare lire 4000 per questa manutenzione, e sta bene.

Ma ho anche parlato di un ponte, che passa sopra uno stagno, e per riparare il quale si spesero parecchie migliaia di lire.

So positivamente dagli stessi ingegneri del genio civile, che qualunque riparazione a questo ponte si faccia, non potrà più oltre reggere, e quindi capirà bene la Camera che con sole 4000 lire un ponte non si costruisce. Non vi è neppure da allarmarsi molto per la spesa di questo ponte, poichè non sia sopra un fiume e nemmeno sopra un grande torrente, bensì sopra un breve tratto di stagno; dico però che si tratta di qualcosa di più delle 4000 lire perchè con quelle non si potrà certo ricostituirlo.

Ecco di che cosa io mi preoccupava.

LACAVA, relatore. Sul tronco da Alghero a Porto Conti è iscritta la somma per la manutenzione, ma non pel ponte.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io senza avere riscontrato le note relative al capitolo di bilancio, mi era immaginato che la causa dell'abbandono del tronco di strada nazionale accennato dall'onorevole Umana, fosse quella che si è trovata; ma l'onorevole Umana non è soddisfatto di avere trovato solo 4000 lire pel tronco di strada che gli sta a cuore, e parlò della necessità di riedificare un ponte.

Ora l'onorevole Umana ricorda che ieri io presentai un progetto di legge chiedendo alla Camera altra somma di lire 2,100,000 per compiere la rete stradale di Sardegna; e con questi 2 milioni e 100,000 lire, devono costruirsi ancora 94 chilometri di strade di quella rete portata dalla legge del 1862.

Dico di più, perchè è riferito nella relazione che nella provincia di Sassari per rimettere le strade costruite in buono stato, occorrerebbe ancora una somma maggiore di 850,000 lire.

Probabilmente nel calcolo di queste 850,000 lire chieste dall'ufficio tecnico di Sassari, vi ha da essere compresa la spesa per l'opera di cui l'onorevole Umana ha discorso.

GHINOSI. Io ho bisogno di un duplice schiarimento dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e dall'onorevole relatore.

La legge sui lavori pubblici prescrive che passino dalla categoria delle nazionali a quella delle provinciali le strade attualmente esistenti, quando fra i capoluoghi di provincia e le città che congiungono, vengano costrutte ed aperte all'esercizio delle linee ferroviarie.

Le città di Modena e Verona comunicavano e comunicano anche oggi, per mezzo d'una via nazionale, la quale partendo dalla prima città va alla seconda, attraversando il fiume Po.

Sono persuaso che anche questa via nazionale debba correre il destino segnato dalla legge, ma soltanto allorquando la comunicazione ferroviaria sia completa e continua.

La mia prima domanda quindi è questa: come ha potuto il ministro dei lavori pubblici, a datare dal 1° gennaio 1874, far passare la così detta strada nazionale modenese dalla categoria in cui stava, nella categoria delle strade provinciali, mentre non è ancora continua e completata la comunicazione ferroviaria fra Modena e Verona?

La seconda domanda riguarda un particolare di minore importanza.

Qui leggo nella tabella, allegato n° 5, che andrà a carico delle provincie il tronco di strada che si estende dal porto di Revere fino al confine modenese sulla destra del Po, e sulla sinistra l'altro tronco dal così detto Ponte Molino, vicino ad Ostiglia, fino a Verona.

Ora io domando, ed il tratto di strada che è frapposto tra la così detta strada nazionale modenese sulla destra del Po e la sua continuazione sulla sinistra dal ponte Molino in poi? Rimarrà esso nazionale o passerà alle provincie? Qui non se ne parla.

Il ministro sa che ponte Molino non è posto sul Po, ma ne dista tre chilometri circa, e sa che la strada nazionale, la quale mette da quel punto a Verona, viene mediante un tronco dimenticato nella tabella, fino a toccare la sponda sinistra del fiume Po.

Domanderei all'onorevole ministro ed all'onorevole relatore, se questi tre chilometri di strada, di cui non si fa cenno nell'allegato n° 5, dovranno rimanere nazionali o se dovranno invece seguire il destino dei tronchi maggiori, e così passare nella categoria delle strade provinciali. Se ciò fosse bisognerebbe indicarlo.

Ecco le due domande che mi permetto di fare all'onorevole ministro ed all'onorevole relatore affinché correggano la tabella, se una correzione è necessaria, o mi spieghino per qual motivo si è fatta l'eccezione indicata.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quanto al primo argomento svolto dall'onorevole Ghinosi, sono in grado di esporre quale è l'opinione mia, ma questa non è di certo assoluta, è discutibile.

Il Ministero ha ritenuto che pel 1874 la strada che da Modena conduce a Verona, deve passare, in conformità della legge tra le provinciali. Quest'opinione mi par divisa anche dall'onorevole Ghinosi.

Se non che l'onorevole Ghinosi solleva un'obiezione e dice: siccome pel primo semestre del 1874 la ferrovia da Modena a Verona non sarà compiuta, perchè nol sarà il ponte sul Po, non v'è ragione per cui la strada parallela debba passare tra le provinciali a far capo dal 1° gennaio 1874.

Veramente non credo che la legge possa essere interpretata così. La legge vuole che quando una strada ferrata si apre nello stesso punto di una strada nazionale, questa diventi provinciale. Ora da Modena a Verona si va o no in ferrovia? Ma v'è un punto del Po che si passa sopra un ponte di chiatte. Questa circostanza può impedire che la strada nazionale Modena-Ostiglia-Verona si debba ritenere di diritto, fin d'oggi, provinciale? Il Ministero crede di no: l'onorevole Ghinosi crede di sì. Ebbene io non so intendere le ragioni dell'onorevole Ghinosi.

Il servizio pubblico generale è fatto sulla strada ferrata o sulla strada già nazionale? Io ritengo che si effettui sulla strada ferrata. Se la strada ferrata con tutte queste interruzioni soddisfa già a quell'interesse generale cui doveva prima soddisfare la strada nazionale, questa ha perduto quell'importanza d'interesse generale che le fu proprio sinora, e dalla classe in cui era di diritto, come stabilisce la legge, deve ritenersi diventata provinciale.

Quanto poi alle osservazioni esposte dall'onorevole Ghinosi, davvero io non ho riscontrati sulla carta i termini precisi del principio e della fine di ciascun tronco, che costituiscono questa linea stradale. Probabilmente vi può essere uno sbaglio, e io ringrazio in ogni modo l'onorevole Ghinosi di aver richiamata l'attenzione mia e del relatore su questo punto, e ci affretteremo di fare le occorrenti correzioni.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Ghinosi.

GHINOSI. Sarò brevissimo. Quanto al primo argomento dell'onorevole ministro dirò, confermando quanto già dissi, che effettivamente manca nella tabella, allegato 5, il tronco da Ponte Molino al Po; sono circa tre chilometri; se si vorrà correggere bisognerà dire da Ostiglia fin oltre il confine della provincia di Verona e non già da Ponte Molino. Questa strada nazionale taglia il Po appunto fra i due paesi di Revere ed Ostiglia.

Sull'argomentazione poi dell'onorevole ministro, tendente a provarmi come la ferrovia, attualmente in esercizio, equivalga la vecchia nazionale e serva anche meglio, io sarei perfettamente del suo avviso, quando, oltre l'incomodo del trasbordo, non si dovesse percorrere un chilometro e mezzo per giungere alla stazione di Romanore, posta sulla sinistra del Po, e quando gli affissi che sono inchiodati nelle stazioni, così eccentriche, di quella linea, non mi avvertissero che il servizio delle merci è di là da venire.

Ora l'importanza di una strada che mette in co-

municazione l'Italia centrale colle Alpi e tocca fra le nostre provincie quelle che intrattengono un più vivo commercio colla Germania, si desume, o io erro, dalla maggiore o minore agevolezza che essa strada offre al trasporto ed al traffico delle merci. Se l'onorevole ministro crede che una ferrovia, la quale serve unicamente, e male, al trasporto dei passeggeri, rende servizi equivalenti a quelli che si ottenevano anteriormente, e si ottengono ancora da un'ottima strada nazionale, in questo caso io non posso negare che la sua conclusione è fondata. Ma se egli ammette, come ammetto io, che nessuna merce passa oggi sulla linea tra Modena e Mantova, troverà necessario e conforme a giustizia di rimandare al 1° gennaio 1875 il passaggio di questa strada dalla categoria delle nazionali a quella delle provinciali.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quando a sostegno del mio assunto, io ho espressa quella ragione, la quale non è ammessa dall'onorevole Ghinosi, vale a dire che oggi sulla ferrovia avendo luogo il commercio più importante fra Modena e Verona, ne conseguita che la strada nazionale preesistente abbia perduto quell'interesse generale che aveva innanzi, e che per conseguenza debba divenire provinciale; quando, dico, io ho addotto questa ragione, non ho voluto sostituire la mia opinione al testo della legge, ma confortare il testo stesso con un apprezzamento mio.

Ma se io guardo ora il testo della legge, esso risolve la questione. La legge presuppone il caso che si apra una ferrovia tra due punti prima congiunti tra di loro con una strada nazionale...

CADOLINI. Non parla di due punti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Senti; il testo dice:

« Quando fra due punti del territorio le comunicazioni possono farsi più agevolmente, parte per istrada ordinaria e parte per via ferrata, potrà essere classificato fra le nazionali quel tronco soltanto di strada ordinaria che congiunge uno dei due colla stazione più vicina della ferrovia. »

Ora, qual concetto esprime qui la legge? Esprime questo concetto che cioè, quand'anche una ferrovia non sia compiuta, ma se ne sia fatta una parte sola, la parte di strada nazionale corrispondente alla parte di ferrovia eseguita, può essere dichiarata provinciale fino alla stazione ferroviaria, con cui essa è congiungibile, rimanendo nazionale il tronco successivo, il quale corrisponde a quella parte della ferrovia che non sia ancora costrutta.

Dunque, se la legge ha presupposto il caso preciso che, anche quando una ferrovia non sia com-

pleta, una parte di strada nazionale corrispondente deve diventare provinciale, restando nazionale il resto, questo risolve la questione del ponte sul Po. Avete due tronchi interrotti unicamente da un passaggio sopra un ponte in chiatte; la strada nazionale che vi corre parallela, e che è anche interrotta da un ponte, deve necessariamente passare tra le provinciali.

PRESIDENTE. L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

LACAVA, relatore. Le ultime considerazioni del ministro abbreviano interamente la mia risposta, poichè io volevo fare osservare all'onorevole mio amico Ghinosi quel che dice la seconda parte dell'articolo 11. L'ha già letta l'onorevole ministro, ma mi permetto di rileggerla.

« Quando fra due punti del territorio le comunicazioni possono farsi più agevolmente, parte per istrada ordinaria e parte per via ferrata, potrà essere classificato fra le nazionali quel tronco soltanto di strada ordinaria che congiunge uno dei due colla stazione più vicina della ferrovia. »

Quindi, se vi è una interruzione in questa ferrovia, tutto al più quella strada che congiunge i due punti interrotti, di cui ha parlato l'onorevole Ghinosi, potrà restare nazionale.

Siccome poi dall'allegato 5, che egli ha testè citato, appare che la linea Modena-Mantova-Verona sia stata aperta fin dal marzo 1873, così per questa ragione la strada a quella parallela fu dichiarata provinciale. Ma se mai nella ferrovia vi è una interruzione, allora continuerebbe a restare nazionale solamente quella parte che servirebbe a congiungere l'interruzione fino a tanto che questa non fosse tolta.

GHINOSI. Gli onorevoli Spaventa e Lacava suppongono uno stato di fatto che non è.

CADOLINI. Domando la parola.

GHINOSI. Essi credono che le due strade, la ferrovia e la strada nazionale, corrano press' a poco parallele. Invece la Camera deve immaginare che la ferrovia congiunge gli estremi della strada nazionale in discorso come la corda congiunge i due capi di un arco.

Ora io domando, quale sarà il tratto di strada, corrispondente alla soluzione cagionata dal non ancora eseguito ponte sul Po, che dovrà rimanere nazionale? Sarà bravo chi potrà darmi una risposta. Frattanto affermo che le città di Modena e Verona non sono congiunte fra loro a sensi della legge sui lavori pubblici. È vero, c'è la ferrovia, ma questa congiunge Modena con Motteggiana e non con Verona, Verona con Romanore e non con Modena.

Tratti di strada nazionale corrispondenti al tratto di ferrovia Motteggiana-Modena non ne esistono, perchè questi due punti non erano mai stati in comunicazione mediante la strada nazionale che si vuol porgere in dono alle provincie. Erano bensì in comunicazione, ma lo erano per un'altra strada, la quale passò già da parecchio tempo nella competenza passiva della provincia. Lo stesso argomento vale pel tratto Verona-Romanore.

Ecco perchè, trattandosi di una strada, la quale gira un'immensa curva, e mette in comunicazione due città del regno, attraversando ricche plaghe e fiorenti borgate, finchè non sia stata costrutta ed aperta all'esercizio la corda dell'arco, io credo non si possa, pel disposto stesso della legge sui lavori pubblici, passarla dalla categoria delle nazionali in quella delle provinciali.

Io del resto ho sollevata questa questione, non tanto per chiedere alla Camera una soluzione quanto per porre in sull'avviso le deputazioni provinciali di Modena e Mantova, le quali, io credo, protesteranno, reputandosi ingiustamente aggravate dal regalo di capo d'anno che l'onorevole ministro intende far loro.

CADOLINI. L'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Ghinosi, ha citato il terzo comma dell'articolo 11. A parer mio invece, al caso di cui ci occupiamo si riferisce non il terzo, ma il secondo comma del citato articolo.

L'onorevole Ghinosi ha detto che, allorquando due punti sono congiunti per mezzo di una ferrovia, la strada nazionale che congiungeva i punti medesimi deve passare fra le strade provinciali. Ciò non è esatto perchè infatti l'articolo 11 al secondo comma dice qualche cosa di più, cioè: « Venendo aperte ad uso pubblico strade ferrate scorrenti nella stessa direzione delle strade nazionali esistenti, queste passeranno nella classe delle provinciali al principio dell'anno solare immediatamente successivo, ecc. »

Dunque qui non si parla di una strada ferrata che congiunga due punti già congiunti da una via nazionale, ma si tratta di strade ferrate le quali *siano scorrenti* nella stessa direzione di strade nazionali. Questa è non altra è la parola della legge.

Ora c'è la ferrovia o non c'è scorrente nella stessa direzione della strada nazionale? La ferrovia c'è, da una parte da Modena sino al Po e dall'altra parte da Verona sino al Po, e la strada nazionale deve divenire provinciale; quindi a me sembra che l'articolo della legge dia torto all'onorevole Ghinosi.

Se poi l'onorevole Ghinosi, parlando del ponte di Borgoforte, vuol venire ad altre conseguenze, io mi

associerò a lui per dire al Governo che ha il dovere di fare in modo che, quando una ferrovia è stata concessa coll'obbligo di compierla entro un dato tempo, la ferrovia stessa sia compiuta entro il termine stabilito, evitando le perdite di tempo e gl'ingiustificabili indugi.

In tale reclamo io trovo che l'onorevole Ghinosi non avrà mai insistito abbastanza perchè, se non questa, un'altra legge gli dà piena ragione. Ma, quanto alla classificazione delle strade nazionali scorrenti nella stessa direzione della ferrovia Mantova-Modena, mi pare che l'articolo 11 della legge non possa essere interpretato diversamente.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, questo capitolo si intenderà approvato nella somma di lire 8,014,950.

Capitolo 7. Concorsi obbligatorii per opere stradali, lire 102,280.

Capitolo 8. Sussidi concessi ai comuni ed ai consorzi per opere stradali, lire 200,000.

Acque. — Capitolo 9. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1^a categoria e d'irrigazione, lire 1,005,000.

Capitolo 10. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2^a categoria, lire 4,600,990.

GHINOSI. Mi rincresce chiedere così di seguito la parola, ma non posso lasciar passare questo capitolo senza intrattenere brevemente la Camera sulla condizione delle arginature del basso Po.

Io non ritornerò ad esaminare le cose che tra bene e male si sono fatte, non ritornerò sul passato: l'ha fatto, e molto accuratamente, il commendatore Baccherini nella sua bella relazione sulle opere idrauliche eseguite e progettate in seguito alle piene ed alle rotte del Po. Se non che, vedendo come le intenzioni del ministro ed i sacrifici fatti con tanta larghezza dalla Camera a vantaggio di quelle popolazioni non abbiano raggiunto completamente lo scopo, io debbo sottoporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcune considerazioni, le quali potranno aiutarlo nella difficile, lunga e penosa opera di difendere le popolazioni litorane da nuove e temute inondazioni del Po. Quando si cominciò a ricostruire gli argini rovesciati dalla irrompente fiumana, naturalmente si dovette procedere con molta fretta e con molta precipitazione. Ne avvenne che alcuni tratti di questi argini non presentano tutta la desiderabile solidità, e non hanno tutte le qualità che la scienza richiede per renderli forti e saldi contro le ulteriori escrescenze del fiume. Di più i lavori che si ordinarono ed in parte si eseguirono sulla sponda sinistra del Po, al froldo di Ostiglia, vennero parzialmente interrotti per l'opposi-

zione di alcuni privati i quali non vollero cedere la loro proprietà se non a condizioni trovate inaccettabili dagli ingegneri del genio civile.

In quell'occasione i dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici mostrarono di non aver forse intera la coscienza della loro responsabilità e del pericolo al quale esponevano una vastissima plaga, avvegnachè non ricordarono, o non vollero ricordare, che esisteva una legge la quale espropria i privati per ragioni di pubblica utilità, legge molto sommaria, e che fa tacere la voce del privato interesse di fronte all'interesse prevalente del pubblico.

Ebbene questa legge non si è voluto applicare, e ne avvenne che l'immenso lavoro fatto al froldo di Ostiglia rimase interrotto, e rimase interrotto laddove era più urgente e più necessaria l'opera della difesa; poichè, avendo il Po divorato nelle sue succedentisi piene gran parte della golena della destra riva, la corrente, che prima batteva il froldo a mezza via fra il paese e la torre, si portò verso l'antica rocca, davanti al caseggiato; ed è in quel punto precisamente dove ogni difesa esterna ed interna manca tuttora affatto. Dopo questi particolari, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler dare ordini affinchè le opere decretate si eseguiscano, e si eseguiscano con o senza il consenso dei proprietari frontisti, i quali, del resto, vedranno una porzione qualunque dei loro averi passare in dominio del pubblico, senza molto dolore, avvegnachè a consolarli non arriverà tardo un lauto compenso.

Approfitto di questa occasione per pregare l'onorevole ministro a volere, una volta eseguite le espropriazioni, pagarne il corrispettivo senza indugi nè stracchiamenti e colla maggior possibile sollecitudine, essendo avvenuto, pur troppo! che cittadini, la cui casa, il cui podere fu gettato in Po, in quelle ore febbrili della difesa, senza por mente se il farlo convenisse o meno, stettero dei mesi ad aspettare, ed alcuni aspettano anche oggi il prezzo convenuto delle loro case o del loro campicello; alcuni persino (non ho vergogna a dirlo, poichè li ho consigliati io) si rivolsero ai tribunali per ottenere il pagamento di quanto era loro dovuto, e l'ottennero.

È doloroso che questi fatti si avverino, ed in misura piuttosto grande, mentre il Parlamento, per parte sua, fece e fa ciò che può onde il Ministero sia in condizione di avere le casse sufficientemente fornite per pagare questi che sono debiti santissimi.

Passando ora dalle esposte ad altre raccomandazioni, io debbo lamentarmi, e lamentarmi grandemente, per le lungaggini che ritardano talvolta lavori di un'urgenza incontestabile, urgenza riconosciuta dagli ingegneri del genio civile, riconosciuta

dal direttore generale delle opere idrauliche, riconosciuta dal ministro stesso. Malgrado tutta questa urgenza, malgrado tutta questa concordia nel riconoscerla, quei lavori non vengono eseguiti. In un altro punto del Po esiste un argine il quale starà in piedi finchè l'arte ve lo vorrà tenere, e quando l'arte lo abbandoni, crollerà, per la ragione che è fondato sopra la sabbia. L'onda del Po lo rasenta, porta via la sabbia, e l'argine naturalmente, mancando d'appoggio, si sfascia. In tre anni quell'argine fu ricostruito cinque volte, sempre portandolo indietro, per riescire, tra bene e male, a contenere il fiume che minacciava di rovesciarlo. Fu danneggiato grandissimamente anche nella piena del 1872, e fu in quell'occasione che se ne eseguì la quinta ricostruzione.

Venuta l'estate dell'anno corrente, l'ingegnere di quel riparto fece la proposta di una banchina in acqua, proposta che, se non erro, venne mandata al Ministero in giugno, accompagnata da tutti i più minuti particolari tecnici. Il Ministero fece esaminare il progetto da un ispettore, il quale stimò d'introdurvi delle modificazioni; fu poi mandato al Consiglio dei lavori pubblici, e, per tagliar corto, si arrivò a settembre senza che il Ministero avesse emesso il proprio parere.

Quando udii dirmi che, se la piena dell'ottobre scorso fosse aumentata, non di molto, ma di 40 o 50 centimetri, il froldo di *Partiolo* si sarebbe rovesciato, e rovesciandosi avrebbe inondato una estensione di terreno quadrupla di quella già inondata dalle due rotte di Revere e di Brede, io, davvero, desiderai di essere un buon credente per accendere, riconoscente della grazia ottenuta, una candela davanti alla Madonna.

È un miracolo che non sia avvenuta questa enorme disgrazia! Quando il Po s'aprisse un varco a *Partiolo*, non solo invaderebbe tutti e tre i distretti di oltre Po, ma si estenderebbe a gran parte delle provincie vicine, poichè andrebbe fino sotto le mura di Guastalla e di Modena da una parte, e dall'altra non so dove potrebbe arrestarsi; la corrente colpirebbe normalmente tutti gli argini dei piccoli fiumi e scoli che in quella plaga immettono le loro onde nel Po, li roveschierebbe, e tutto andrebbe in rovina.

Non so se mentre parlo il progetto sia stato approvato, non lo era certo pochi giorni sono.

Non so neanche se l'onorevole ministro dei lavori pubblici sia del mio parere, e pensi con me, che sia di una urgenza assoluta il provvedere al froldo di *Partiolo* con lavori in acqua, almeno finchè si sia deciso di fare la così detta coronella, vale a dire, un

argine a tergo dell'attuale, e in luogo dove il terreno presenti una maggiore compattezza e dia lusinga che vi si possa erigere sopra un'opera solida e duratura; ma la coronella distruggerebbe il caseggiato di Partolo, e forse non darebbe i risultati sperati.

Se frattanto egli crede (e lo spero) che questa urgenza esista, in tal caso lo invito a dare gli ordini più precisi e più immediati affinchè tutte quelle opere che si possono eseguire, ai piè del froldo di Partolo, nei mesi di gennaio e di febbraio, mesi nei quali ordinariamente il Po volge al mare pochissime acque, s'intraprendano immediatamente, e si cerchi modo d'impedire che nella primavera veniente, ove essa sia piovosa e dalle Alpi ci vengano i torrenti turgidi di acqua, non si abbia a lamentare una terza sventura, dopo quelle di Guarda Ferrarese e di Revere e Brede: la prima, gioverà ricordarlo, accadde in primavera.

Fatte queste raccomandazioni sopra due punti speciali, cioè per il froldo di Ostiglia e per il froldo di Partolo, e passati sotto silenzio (poichè costituiscono una brutta pagina dell'istoria dei lavori pubblici) i fatti avvenuti sulla destra del Po, a Revere, nello scorso inverno, chiederei, con una terza preghiera, all'onorevole ministro, se egli abbia delle proposte apprestate dalla Commissione scientifica incaricata di esaminare il problema del Po, nel qual caso lo inviterei a valersene; ma, ove questa Commissione non avesse ancora ultimati i suoi studi, libero da impacci, consideri il ministro se non gli paia conveniente, forse necessario, il creare una divisione speciale, la quale abbia per unico compito la sorveglianza, la manutenzione e l'esegimento delle opere idrauliche che riguardano il fiume Po.

Stralciando questo fiume, eccezionale fra noi, dall'assieme dell'amministrazione idraulica, io credo non solo ch'egli semplificherà l'amministrazione, ma si troverà nelle mani un istrumento sufficientemente vigoroso ed abbastanza ben combinato per potere, in dati momenti, esercitare tutta la potenza della sua volontà a tutela dell'erario pubblico ed in beneficio di popolazioni le quali, ad ogni piè sospinto, sono minacciate di devastazioni e di morte.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Ghinosi fa delle raccomandazioni, alcune delle quali implicano in certo modo un biasimo per me personalmente, perchè dei fatti da lui narrati sono io responsabile, avendo in proposito prese le mie decisioni. Ora esporrò alla Camera perchè io le abbia prese.

Comincio dal lavoro che egli ha lamentato non essersi fatto al froldo Partolo. L'ufficio tecnico

aveva proposto dapprima un lavoro che non fu approvato dal Consiglio superiore, il quale ne propose un altro. Queste sono cose anteriori al mio Ministero. Il Consiglio superiore propose, dico, il ributto del froldo e vi si è fatto un appalto regolare, e credo che l'accollatario fosse un tale Torsi. Ma quest'estate l'ufficio tecnico propose di fare un'opera, gettando 40,000 buzzoni, se non erro, a difesa del fronte dell'argine, e questa proposta fu sottomessa all'ispettore del circolo, il quale passa meritamente per un uomo dei più zelanti della difesa del Po e dell'attiguo territorio, e che non si arresta innanzi a nessuna difficoltà per conseguire tale scopo.

L'ispettore del circolo avisò che questo lavoro non era urgente e che poteva limitarsi alla gettata di soli 8000 buzzoni.

Io non so come avrei potuto disapprovare l'opinione dell'ispettore del circolo accettando la proposta dell'ufficio tecnico locale.

L'onorevole Ghinosi dice: ma noi abbiamo corso un grande pericolo, poichè, se la piena fosse stata più grossa, Dio sa quali rovine ne sarebbero derivate. E davvero se quell'argine fosse stato vinto e sopraffatto dalla piena, il male sarebbe stato incalcolabile. Ma se dell'utilità e necessità delle opere da farsi lunghesso il Po si volesse giudicare con questi timori, intende bene l'onorevole Ghinosi che non vi sarebbe opera da non farsi.

A questo proposito bisogna che io faccia una dichiarazione esplicita alla Camera. Io credo che il danaro che si spende per la difesa del territorio Padano è denaro sacrosantamente speso, ma non posso che lamentare il modo con cui il Governo italiano lo spende. Ritengo che i Governi anteriori spendessero molto meno di quello che spendiamo noi, e facendo forse, non dico di più, ma quello stesso che facciamo noi, cioè difendendo i terreni esposti ai pericoli delle piene del Po.

Ma quelli erano Governi stretti, i quali, nel regolare le loro spese, miravano unicamente al fine che queste spese dovevano avere, senza sentire troppo i lamenti, senza soffrire pressioni, senza affrettarsi più di quello che conviene, perchè nel fare un lavoro spesso non conviene l'affrettarsi, ma chi ha interesse che si faccia presto per il timore che gliene venga un danno se non è compiuto a quel giorno preciso, costui sente il desiderio di un lavoro senza indugio; ed allora gli operai bisogna pagarli 6, 8 o 10 lire al giorno, gli ingegneri 20, 30, 40 lire al giorno, e così un lavoro eseguibile con 300,000 lire, raggiunge il costo di milioni.

Ora io dico: il Governo ha l'obbligo di fare que-

sti lavori, il Parlamento gliene ha fornito i mezzi; ma deve farli, ma bisogna che li faccia come Governo, e, per farli come tale, bisogna che conformi gli atti suoi ai Consigli tecnici ed amministrativi da cui è circondato. Il Governo non deve fare opere di difesa per la sola ragione che sono reclamate dalle popolazioni; ma quando gli uffici tecnici ed amministrativi che lo circondano gli indicano l'utilità, la necessità ed il modo di farle, è obbligo suo di ordinarle e di curarne la perfetta esecuzione, sieno o non sieno dalle popolazioni reclamate.

L'ufficio locale, che più soffre la pressione dell'interesse locale, che ha fretta, vorrebbe che si facesse oggi ad ogni costo quello che si può fare in otto giorni; ma fra otto giorni può intervenire il pericolo ed il danno, quindi l'ufficio locale insiste. Ebbene, è all'amministrazione che spetta l'apprezzamento di quel che deve farsi? Se s'inganna incorre in una grande responsabilità, ma non deve lasciarsi reggere dalle pressioni locali.

Ora il lavoro di cui si tratta fu differito per non essere stato creduto urgente. Quest'estate si riteneva che bastasse la spesa necessaria per una gettata di 8000 buzzoni. Stimo che questa gettata sia stata fatta, ma l'ingegnere locale insisteva anche in ottobre per una gettata di 4000 buzzoni, mentre gli uffici superiori la ritenevano superflua. Fortunatamente quello che è succeduto ha dato ragione agli uffici superiori anzichè all'ufficio locale. Ho assunto questa responsabilità, se merito biasimo lo dica la Camera.

Riguardo ai pagamenti, è vero che vi sono ritardi, ma consideri la Camera che questi lavori furono fatti così tumultuariamente e fuori di ogni norma e regola ordinaria che a liquidarne le spese non vi è fatica, non vi è lavoro, non vi è diligenza, non vi sono ricerche che bastino.

L'onorevole Ghinosi più che altri può farsi un concetto delle opere le quali sono state eseguite sul Po. Abbiamo impegnati fin oggi più di 24 milioni per opere svariatissime. I progetti eseguiti od in corso di esecuzione sono più di 650. Il Ministero si è trovato sopraffatto. La divisione idraulica non era costituita per un'opera così straordinaria; nondimeno credo che abbia egregiamente corrisposto al debito suo.

Vi sono ancora degli arretrati ma spero di farli sparire. Al principio dell'anno mi propongo di far qualche cosa di simile a quello che l'onorevole Ghinosi mi ha opportunamente consigliato.

Attualmente abbiamo una direzione idraulica composta di quattro divisioni: una dei porti, l'altra delle bonifiche, l'altra delle opere idrauliche di tutte

le categorie, e l'altra di affari generali, una divisione che non ha nulla che fare con la direzione idraulica, ed io mi sono proposto di abolirla.

Anzi, nel piano organico pubblicato nel mese di ottobre, questa divisione è scomparsa. Rimane però la quinta divisione della direzione idraulica che è l'unica divisione che si occupi delle opere di difesa.

Evidentemente questa divisione non basta al compito che le è imposto, ed io mi propongo di toglierle tutto quello che riguarda le opere di terza e quarta categoria e le derivazioni. Queste non sono piccola cosa. Mi propongo di affidare il lavoro concernente le opere di terza e quarta categoria e le derivazioni alla divisione delle bonifiche. Le opere di terza e quarta categoria sono più di scoli che di semplice difesa, più di bonificazione che di salvamento di territorio.

Le derivazioni hanno una grandissima affinità con le bonifiche e così la quarta divisione rimarrebbe unita alle bonifiche, e la quinta rimarrebbe incaricata delle sole opere di difesa.

Al froldo di Ostiglia si è trovato qualche difficoltà nei proprietari i cui beni dovevano occuparsi.

L'onorevole Ghinosi ha osservato giustamente che il Governo avrebbe potuto passar sopra a queste opposizioni valendosi della legge sopra le espropriazioni forzate e ordinare l'esecuzione dell'opera senz'altro. Ma qui siamo anche nel caso dell'argine froldo di Partiole. L'opera che si faceva al froldo di Ostiglia dal Consiglio tecnico non fu giudicata di quella urgenza che pur ritiene l'onorevole Ghinosi, epperò l'espropriazione, come si usa in quelle provincie per l'occupazione per le opere di difesa lunghesso tutti i corsi d'acqua della valle Padana, anzi che per virtù della legge, si volle fare di buon accordo coi proprietari dei beni.

Ad ogni modo io lo assicuro che le opere intraprese saranno compiute e che non vi saranno ostacoli di questa sorta che li potranno ritardare.

Spero che queste spiegazioni, se non lo soddisferanno in tutto, potranno persuadere l'onorevole Ghinosi dell'impegno che io ho messo in questo argomento.

GHIOSI. Io ringrazio l'onorevole ministro delle particolareggiate spiegazioni che ha voluto darmi e lo assicuro che non ho mai messo in dubbio la sua buona volontà e il desiderio di lasciare una profonda traccia del suo passaggio al Ministero dei lavori pubblici. Ma vorrei che un pochino più egli si fidasse del proprio giudizio, ed un po' meno di quello dei corpi morali che lo consigliano. Ne vuole una prova? Non la cerco all'infuori del tema dei nostri discorsi: intendo parlare del froldo di Partiole. Il

Consiglio dei lavori pubblici ha trovato indispensabile, e lo disse testè l'onorevole ministro, di fare una coronella od un ributto di quest'argine; il che vuol dire che l'ha giudicato inetto a sostenere una forte piena; ma tale opera non si eseguisce perchè non si sono ancora praticati gli assaggi, e gli studi che si debbono fare a sei o settecento metri più addietro dell'argine attuale; si pensò frattanto di gettare 4000 buzzoni, degli 8000 domandati, entro piccole voragini che si erano aperte ai piedi dell'argine stesse.

So bene che la sorte non ha voluto che noi provassimo coll'esperienza quanto questa perdita di tempo avrebbe potuto tornarci fatale; ma non è men vero che le circostanze di fatto non hanno mutato, che un argine di ottima terra è ritto sopra un piano di sabbia, sicchè ogni onda che passa ne porta via le fondamenta; non è men vero che ad ogni crescere e decrescere del fiume la scarpa verso l'acqua dell'argine crolla, e bisogna rifarla. E ciò è tanto vero, che lo stesso ispettore, a cui alludeva l'onorevole ministro, nello scorso ottobre diede affrettatamente, e con premura straordinaria, ordini affinchè si ingrossasse e rialzasse il così detto bancone che è a tergo del froldo, e si cominciasse i lavori di una nuova banchina; bancone e banchina che si volevano costrutti *tambour battant* per potervi, in caso estremo, fabbricare sopra un argine nuovo, quando il già costruito rovinasse nell'acqua.

Io domando se noi ci dobbiamo presentare alla primavera coll'argine nelle condizioni in cui si trova adesso.

Io confesso che, malgrado il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, io, ministro, non avrei il coraggio di assumere la tremenda responsabilità delle possibili conseguenze.

E noti l'onorevole ministro che questa che io manifesto non è soltanto l'opinione di quelli che potrebbero vedere il loro campicello inondato, o la loro casa diroccata, e non è nemmeno soltanto l'opinione personale degli ufficiali del genio civile governativo locale, ma è l'opinione delle parecchie capacità tecniche distintissime onde s'onora la mia provincia; è l'opinione di tre o quattro idraulici i quali meritamente godono di una stima che va ben oltre i confini del loro luogo nativo.

La loro opinione è questa, che l'argine di Portiolo senza un lavoro in acqua a difesa del suo piede, in una prossima piena che si avvicinasse al livello di quella del 1872, rovinerebbe. Questa è l'opinione di uomini che hanno nella materia una competenza incontestata.

Io quindi, senza chiedere ora all'onorevole ministro che si risolva per uno o per un altro lavoro, lo prego insistentemente a non voler lasciare trascorrere il tempo utile ai lavori senza decidersi; perchè non bisogna dimenticare che nel Po non si può lavorare che pochi mesi dell'anno; gennaio e febbraio, luglio e agosto. Negli altri mesi l'alzarsi e l'abbassarsi delle acque impedisce il lavoro o lo rende oltremodo difficile e dispendioso.

Io non vorrei essere costretto un giorno ad alzarmi da questo banco per rimproverare all'onorevole Spaventa di avere, per troppa fiducia nei suoi consiglieri tecnici, lasciato rovinare una contrada così florida e vasta, e già provata, pur troppo! da tante sventure.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ho qui delle notizie precise intorno alla data di questo progetto, e posso assicurare l'onorevole Ghinosi che il progetto stesso sarà eseguito subito che si potrà. L'ingegnere capo con rapporto del 4 ottobre riprodusse il progetto del 6 settembre insistendo perchè si autorizzasse l'annegamento di 40 mila buzzoni, ma l'ispettore del circolo tracciò modificazioni da introdursi nel progetto per mandarlo poi in esecuzione nel prossimo inverno. Ora il Ministero ha mandato il progetto all'ufficio del genio civile, ordinandogli di riformarlo nel modo indicatogli; e subito che sia rinviato sarà sottoposto, come vuole la legge, all'esame del Consiglio superiore; e quando il Consiglio superiore lo abbia approvato, allora si darà corso alle pratiche necessarie per l'esecuzione.

GHINOSI. Ringrazio il signor ministro della premessa.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni il capitolo 10 rimane approvato nella somma di lire 4,600,990.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Negrotto a portarsi alla tribuna per presentare una relazione.

NEGROTTA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Giunta incaricata di riferire intorno allo schema di legge per una leva marittima sui nati nel 1853. (V. *Stampato n° 53-A*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 6 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Votazione per scrutinio segreto sopra i progetti di legge:

Abolizione della tassa di palatico nella provincia di Mantova;

Spesa per l'adattamento di un locale in Roma per la scuola di applicazione degli ingegneri;

Divieto d'impiegare fanciulli in professioni girovaghe;

2° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1874 del Ministero dei lavori pubblici;

3° Interpellanza del deputato Consiglio al presidente del Consiglio intorno alla denuncia dei trattati di commercio a misura che vanno a scadere;

4° Discussione del progetto di legge sulla istruzione elementare;

5° Interpellanza del deputato Englen al ministro delle finanze sulla condotta tenuta dal Governo verso gli antichi agenti di riscossione delle imposte dirette nelle provincie meridionali.